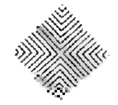
COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA
Y DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

EL PROBLEMA FERROVIARIO

ESTUDIOS REALIZADOS Y MEDIDAS LEGISLATIVAS ADOPTADAS EN ESPAÑA PARA INTENTAR SU RESOLUCIÓN

1918-1932

ANEJOS



MADRID-SEPTIEMBRE DE 1932

REPRODUCCIÓN DE LOS DOCUMENTOS Y DISPOSICIONES DE GOBIERNO MÁS INTERESANTES EN RELACIÓN CON EL PROBLEMA

Anejo núm. 1

DECRETO DE 12 DE JULIO DE 1924, RELATIVO AL "REGIMEN FERROVIARIO"

EXPOSICION

SEÑOR: Difíciles y de gran complejidad son todos los problemas actualmente existentes en el país relacionados con los ferrocarriles, que, por afectar hondamente a los distintos sectores de la vida nacional, encierran excepcional importancia y su resolución reviste caracteres de verdadero apremio; por eso el Directorio Militar, comprendiéndolo así, ha dedicado desde sus comienzos preferente atención en el estudio de los mismos a fin de obtener una solución armónica aceptable.

En el Real decreto de creación del actual Consejo Superior de Ferrocarriles ya se tuvo ocasión de manifestar a V. M. que la Ponencia designada al efecto había presentado, en concreto informe, conclusiones que tendían a resolver en conjunto el complicado y arduo problema ferroviario, y aun cuando en el referido trabajo se habían tenido presente, no sólo los numerosos estudios que ya existían sobre este asunto, en donde han expuesto sus opiniones las personas más autorizadas en la materia, sino también que se había solicitado el concurso de la opinión general, acudiendo a la información pública, que fué muy copiosa y proporcionó datos muy estimables, el Gobierno ha querido garantizar más aún la solución que se adoptase en definitiva, oyendo la autorizada opinión del Consejo Superior de Ferrocarriles, en donde tienen la debida representación todos los intereses ligados al problema que se ventila.

Del estudio económico-financiero efectuado, se ha deducido la necesidad de que las soluciones que se habían de proponer tuvieran la flexibilidad suficiente para que puedan aplicarse a las distintas Empresas de ferrocarriles. Claro es, que con el nuevo régimen no es posible pretender que un negocio ferroviario, esencialmente ruinoso, se convierta en bueno; lo único que se puede aspirar es a que, interviniendo el Estado, se mejoren los servicios, se ordenen las explotaciones para la construcción de obras que los concesionarios por sí solos no podrían acometer, y se armonice el precio del transporte dentro de límites equitativos; pero si con las mejoras, con buenos servicios de explotación, con medidas indirectas de gobierno y con tarifas adecuadas, el negocio no prospera, será porque el ferrocarril no responda a una verdadera necesidad comercial, porque el agio ha predominado en relación con la explotación, porque se ha querido obtener una subvención y no organizar un transporte, etcétera, y en estas condiciones, claro está que el Estado no debe intervenir, dejando a las Empresas dentro de sus concesiones.

Para estos casos especiales se precisa una previa intervención práctica del Estado que defina la situación real de cada concesionario, las modificaciones que en su

caso deban introducirse en los servicios y en la administración y determine hasta qué límite debe llegar el auxilio del Estado, dejando, como es natural, siempre a salvo los derechos adquiridos de las Empresas.

Para la implantación del nuevo régimen, que no se impone a las Empresas, sino que se las deja en completa libertad para acogerse a sus beneficios, se considera como base principal la agrupación de las líneas existentes y futuras, para llevarla a cabo, a medida que sea posible, por cuanto con ello se resolverán muchas dificultades que constituyen el actual problema ferroviario, porque se disminuyen los gastos generales y de administración, así como los de personal, por el mejor aprovechamiento de éste; se simplifica la explotación unificando criterios; se facilita la ordenación de tarifas, estudiadas de modo que el tráfico pueda utilizar las líneas de más corto recorrido por supresión de competencias; permitirá la unificación de Reglamentos para el personal, facilitando la solución de los problemas sociales; se obtendrá una mejor distribución del tráfico en bien del servicio público; mejor utilización del material móvil, facilitando su unificación, que redundará en beneficio de la fabricación nacional; se simplificarán igualmente las relaciones entre las Empresas y el Estado, siendo por último mucho más expedita la intervención de éste.

Este problema de gran importancia se propone sea resuelto por el Consejo Superior de Ferrocarriles, atendiendo solamente a los intereses públicos, habida cuenta de que las Empresas cesan de serlo con las reversiones.

Para satisfacer a las necesidades del tráfico nacional, por fortuna cada vez más imperativas, es indispensable desarrollar un programa de obras y de adquisiciones de material, y otro de construcción de líneas nuevas, teniendo especial cuidado de supeditar este programa al anterior, si así lo impone el estado del Tesoro, no comprometiendo en ningún caso la potencia económica del país.

Dado el estado financiero de las Empresas y la vida avanzada que llevan dentro de sus concesiones, hay que prescindir de que ellas, salvo en casos justificados, adquieran el dinero para la realización de las referidas obras, y por tanto, debe ser el Estado quien facilite los capitales necesarios para cuantos desembolsos implique la implantación del nuevo régimen, proponiendo para ello la creación de una Deuda especial ferroviaria, cuyos productos habrán de ingresar en una caja especial llamada "Caja ferroviaria del Estado", que deberá nutrirse además con los recursos que se puedan obtener de la consignación anual que se incluya en los Presupuestos generales, con los excesos de productos de determinados impuestos, etc., a fin de facilitar lo posible la realización de dichas obras, dotando al Estado de un medio indirecto de obtener el interés y amortización de los capitales que preste a los concesionarios, sin gravar la tarifa, considerando más que lícito, justo, el que entren en esa Caja determinados ingresos de productos e impuestos que correspondan al Estado, porque es natural que en un período de construcción de intensa renovación de los ferrocarriles aquél no se lucre, sino que se limite a no perder, en relación con lo que le corresponda por el capital que haya prestado.

La intervención que el Estado deba realizar dentro del nuevo régimen, se propone la ejerza el Consejo Superior de Ferrocarriles, organismo mixto de máxima autoridad, en el que están representados todos los intereses públicos, yendo así a la verdadera nacionalización de los ferrocarriles, que constituye la base fundamental de la nueva organización ferroviaria.

La intervención de dicho organismo debe ser limitada única y exclusivamente por la necesidad de no perturbar la gestión de las Empresas; pero dentro de esa limitación, como el Estado facilita capital y autoriza las tarifas necesarias, es preciso que dicho Centro interventor pueda llegar, con su inspección y autoridad, dentro de los

organismos ferroviarios técnicos y administrativos de las Empresas, hasta donde sea preciso para garantir al Estado que los servicios se realizan en buenas condiciones de rendimiento y que todas las inversiones de capital están perfectamente justificadas.

Como a su vez el Consejo Superior ha de tener la alta inspección de la explotación comercial, de la contabilidad, de la unificación del material y agrupación de líneas, necesita organismos u oficinas adecuadamente constituídas y Centros y Delegaciones permanentes o eventuales que cumplimenten sus acuerdos.

Para el desarrollo económico del Nuevo Régimen se hace preciso descartar en absoluto el historial económico-financiero de las Empresas, evaluando con la mayor precisión posible el valor real de los establecimientos de los concesionarios, el importe de su capital efectivo (capital real) y el valor de sus acciones, tasado por el valor desembolsado.

También se pone límite a los valores reales de los establecimientos, si se tasan por su valor en cuenta, y ese límite es el 4,25 por 100 de la capitalización de los productos netos, interés equitativo, ya sancionado como resultado de muchas discusiones, a fin de prevenir todo error, siempre posible.

Claro está que para la evaluación de los capitales del Estado hay que aceptar los mismos procedimientos que se siguen con los concesionarios.

Procediendo de esta manera, no se tiene en cuenta todo lo que pueda representar agio o inversión de capital inaceptable; cualquier cálculo, cualquier aplicación que se haga del Nuevo Régimen se habrá de referir siempre a un valor existente real en los establecimientos, que en todo caso puede computarse, previniendo así todo error o falta de equidad.

Unicamente se modifica esta orientación al tratar de los rescates de las líneas por el Estado, en atención a que éste, al rescatar, expropia un disfrute y lo expropia con derecho, pero a la fuerza, y, por consiguiente, es justo que pague lo que el disfrute representa, cualquiera que sea el valor del establecimiento y el estado financiero-económico de la Empresa.

Aun cuando en el Nuevo Régimen no es posible abarcar todo el detalle relacionado con la explotación comercial de los ferrocarriles, es preciso, sin embargo, señalar unas normas en lo referente a tarifas, que son la base de las explotaciones.

Claro es que el ferrocarril beneficia a todo el mundo; que todo ciudadano, utilice o no la vía férrea, disfruta de sus ventajas; pero no cabe duda también que goza más de ella el que la utiliza, siendo, por tanto, justo que pague la explotación de la industria el que de ella obtiene el lucro.

Esto no obsta, sin embargo, para que el Estado intervenga siempre dentro de ciertos límites, a fin de no gravar las tarifas con exceso, y aun para autorizar excepciones temporales por causas justificadas; pero estas mismas excepciones justifican la base fundamental de que el ferrocarril debe pagarlo la tarifa.

En la distribución de productos de las Empresas se tiene en cuenta que el auxilio que presta el Estado con las tarifas y con su intervención económica y técnica debe compensarse, por lo menos, con el interés y amortización correspondientes, que las obligaciones y cargas de los concesionarios también es justo que se garanticen en la misma forma, concediendo asimismo un prudencial rendimiento al capital real de las Empresas, y con preferencia, dentro de éste, al de acciones, dada su índole.

En la referida distribución de productos ha de partirse, conforme ya se ha dicho anteriormente, de lo que representa el verdadero valor de las Empresas, que es el del establecimiento, el cual no está influído por las oscilaciones bursátiles o negocios financieros, ajenos a las explotaciones.

Sobre esta base, distribuyéndose los productos en relación con el valor del esta-

blecimiento de los concesionarios y, en consecuencia, con los capitales del Estado, es lógico que dando éste la tarifa y su capital para contribuir con el de la Empresa a obtener los rendimientos, no se limite su intervención en relación con los productos a conseguir un interés y una amortización previamente calculados, pues dichos productos, sean lo que fueren, dependen, no sólo de la gestión de la Empresa, sino de la total intervención técnica y económica del Estado, que equivale a una gestión. Y, por tanto, es muy justo que, después de atender como corresponde a los capitales y a la gestión de las Empresas, disfruten de los remanentes, tanto éstas como el Estado, en proporción con los factores de intervención que a cada uno correspondan, pues dada la manera especial de intervenir el Estado y los auxilios directos e indirectos que presta, no es posible considerarle como un obligacionista que sólo lleva capital para obtener una colocación aceptable del dinero.

Aceptando los valores de los establecimientos como base esencial para la distribución de productos, se precisa también dar distinto trato a las Empresas de activo saneado y no saneado, sea cualquiera la causa que haya determinado su situación; pues es evidente que aunque se consideren los transportes ferroviarios como industria de interés nacional, no por eso dejan de ser industrias, y en consecuencia, la misma justicia y equidad con que ha de orientarse la intervención del Estado imponen que sea diversa la modalidad de la intervención, según sea la situación económica de las Empresas.

Las de activo saneado tienen capital real, y, en consecuencia, no puede tener el Estado inconveniente alguno en garantizar el pago preferente de los intereses y amortizaciones de las obligaciones y cargas, y algún interés prudencial para las acciones; pero en relación con las de activo no saneado, debe el Estado desinteresarse por completo de sus obligaciones y cargas, obligando además a los concesionarios que estén en dichas condiciones a utilizar los productos que les correspondan para el pago de intereses o amortizaciones de sus cargas, hasta que consigan sanear su activo.

Otro punto interesante que precisa fijar es la fecha de reversión de las concesiones al entrar las Empresas en el Nuevo Régimen Ferroviario, así como también las fechas medias de reversión, para todas aquellas líneas que conjuntamente constituyan una línea de tráfico o una red o Empresa que no deba revertir por concesiones independientes. En el proyecto se dan algunas normas al objeto de aclarar por completo estas importantísimas cuestiones, incluyéndose también el modo de proceder en lo referente a los rescates.

Como la implantación del Nuevo Régimen Ferroviario no puede llevarse a cabo en pocos días, hay que dejar un plazo para su establecimiento, siendo preciso un régimen transitorio dentro de dicho plazo para que puedan subsistir los ferrocarriles.

Y como un aumento de tarifas para el referido régimen no es posible realizarlo con una garantía de extraordnario acierto, como lo hará el Consejo Superior de Ferrocarriles (basándose en la mejor información que habrá de facilitarle la oficina de tarifas) se estima como más acertado tratar de modificar el anticipo que actualmente se facilita a las Empresas, dentro de límites equitativos para el Estado y para aquéllas, sin tocar a las tarifas por la perturbación grave que llevaría consigo la doble modificación que seguramente habría de introducirse en ellas.

De la inspección efectuada por las Comisiones nombradas por Real decreto de 21 de octubre último, se han deducido las modificaciones que se pueden establecer en los anticipos que actualmente se conceden a las Empresas, variables según las condiciones de éstas.

Tales son, señor, las ideas fundamentales que han presidido en el estudio de este

proyecto de Real decreto-ley, que, de acuerdo con el Directorio Militar, tengo el honor de someter a la sanción de V. M.

Madrid, 12 de julio de 1924.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Antonio Magaz y Pers.*

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar las siguientes bases:

BASE PRIMERA

I

CARACTERISTICAS DE CONJUNTO DEL REGIMEN FERROVIARIO QUE SE ESTABLECE POR ESTE REAL DECRETO

La intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles está impuesta por los intereses públicos.

El Estado ejercerá dicha intervención con auxilios a las Empresas, respetando su gestión autónoma en cuanto no se oponga a las normas que se fijan en estas Bases. La expresada intervención se ajustará a los términos que se detallan en estas disposiciones y se inspirará en el propósito de garantizar el rendimiento de tráfico y financiero de las explotaciones que demandan los intereses públicos y los derechos de los concesionarios, asegurando en todo momento al Estado las compensaciones económicas que le correspondan por sus auxilios.

Dentro de los límites mencionados, el Estado ejercerá por sí mismo las funciones de intervención, y por convenios particulares las de auxilio; ambas con la ponderación y flexibilidad que exige la justa y armónica regulación de los intereses nacionales.

II

AGRUPACION DE LINEAS

Con objeto de que las redes ferroviarias se acomoden, en la agrupación de sus líneas o concesiones, a las conveniencias de los altos intereses nacionales y a las exigencias geográfico-comerciales del tráfico, el Consejo Superior de Ferrocarriles propondrá al Gobierno, en el plazo de un año, un plan de agrupación acomodado a tal finalidad, y el Gobierno resolverá en el de tres meses.

El Estado promoverá y facilitará las fusiones, cesiones, agrupaciones y rescates encaminados a realizar, total o parcialmente, inmediata o sucesivamente, el plan de agrupación, mediante la concesión de los estímulos y exenciones que se fijan en la segunda de las disposiciones adicionales de estas bases, y asimismo, por el ejercicio de las atribuciones que tiene conferidas en la legilación vigente y en este

Decreto para adquirir o rescatar líneas o concesiones, que podrá incorporar, así como las que le pertenezcan por construcción o reversión a las redes de cada zona.

En cada demarcación geográfico-económica quedarán fuera de la agrupación, salvo que las Empresas correspondientes se incorporen a ella, las líneas siguientes:

1.° Las que tengan un exclusivo servicio local.

2.° Las que no sean de ancho normal, excepto en los casos en que se haya determinado su transformación a la anchura española o las que reúnan condiciones especiales, a juicio del Consejo Superior de Ferrocarriles, que aconsejen incluirlas en la agrupación.

3.° Las de propiedad de Corporaciones públicas.

4.° Las que pertenezcan a Empresas mineras o fabriles para las cuales sea un accesorio o un complemento de su explotación o negocio el transporte de primeras materias o de los productos de su actividad.

Del mismo modo que se estimula la formación de grandes núcleos ferroviarios, con las líneas de ancho normal, se procurará, mediante la agrupación de las vías de un metro, formar redes de suficiente amplitud a fin de anular las soluciones de continuidad que, en detrimento del tráfico, lleva consigo la multiplicidad de Empresas.

III

ADQUISICIONES DE MATERIAL Y OBRAS DE AMPLIACION Y MEJORA DE LAS REDES ACTUALES

El Estado ordenará y costeará, por regla general, la adquisición de material y la ejecución de obras en las líneas férreas de las Empresas sometidas a las disposiciones del presente Real decreto, con arreglo a los planes generales que al efecto proponga el Consejo Superior de Ferrocarriles y apruebe el Gobierno. Esto, no obstante, en determinados casos las adquisiciones y obras podrán ser costeadas con fondos de las Empresas, previa autorización del Consejo Superior de Ferrocarriles, con arreglo a lo establecido por esta Base en su último apartado. Estas adquisiciones y obras se realizarán de ordinario por las Empresas, y en casos excepcionales, por el Estado, previa justificación de la excepción, en propuesta elevada al Gobierno por el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Las adquisiciones de material para las redes actuales y las obras que en ellas se ejecuten y afecten a la conservación de las líneas, serán costeadas y ejecutadas por las respectivas Empresas concesionarias y se considerarán como gastos de explotación.

El material que se adquiera y las obras de ampliación y mejora que se ejecuten, se utilizarán, mientras subsistan las concesiones temporales de disfrute, juntamente con las líneas a que se destinen o incorporen. Las respectivas Empresas concesionarias utilizarán los referidos materiales y obras dentro de sus explotaciones, con arreglo a estas Bases, sin menoscabo de la autonomía de aquéllas en su gestión industrial, en cuanto no se oponga a las normas que el Consejo Superior de Ferrocarriles establezca en uso de las atribuciones que le confiere este Real decreto.

IV

CONSTRUCCION DE NUEVAS LINEAS FERREAS, DE OBRAS FERROVIARIAS EN GENERAL, INDEPENDIENTES DE LAS REDES ACTUALES Y EXPLOTACION DE DICHAS LINEAS Y OBRAS

Aprobados los planes de ferrocarriles de servicio general, el Estado costeará y ejecutará en general, para las líneas en ellos incluídas, las de nueva construcción y las obras ferroviarias independientes de las redes actuales. En casos excepcionales, previamente justificados y propuestos por el Consejo Superior de Ferrocarriles, dichas líneas y obras serán costeadas por el Estado y ejecutadas por mediación de las Empresas existentes o que se constituyan en lo sucesivo. Para adoptar otro procedimiento será preciso acuerdo previo del Consejo Superior con arreglo a las normas señaladas en la Base séptima.

El Consejo Superior dispondrá y regirá, con arreglo a lo consignado en estas bases, la explotación de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, y podrá, cuando lo estime preferible, encomendarla bajo cláusulas concertadas a Empresas privadas, tengan o no concesión en otras líneas.

V

FECHAS DE REVERSION

Al acogerse las Empresas a este Real decreto habrán de determinarse de un modo indudable las fechas exactas en que hayan de revertir al Estado todas y cada una de las concesiones afectas a cada Empresa con arreglo a cuanto se determina en el Anejo número 1.

VI

NUEVAS CARGAS

Sin autorización del Gobierno, previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, no podrán las Empresas que se acojan a este Real decreto ceder ni gravar sus concesiones de disfrute con nuevas cargas hipotecarias ni otras obligaciones que tengan carácter de prioridad.

En ningún caso podrá otorgarse la autorización por mayor tiempo que el de duración de las referidas concesiones.

BASE SEGUNDA

LINEAS COMPRENDIDAS EN ESTE REAL DECRETO

Son objeto de este Real decreto y quedarán sometidas al régimen que en él se establece:

1.° Las Empresas concesionarias de líneas de ferrocarriles de servicio general

y uso público, que expresamente lo soliciten y a las cuales lo otorgue el Estado, por convenir así al interés nacional.

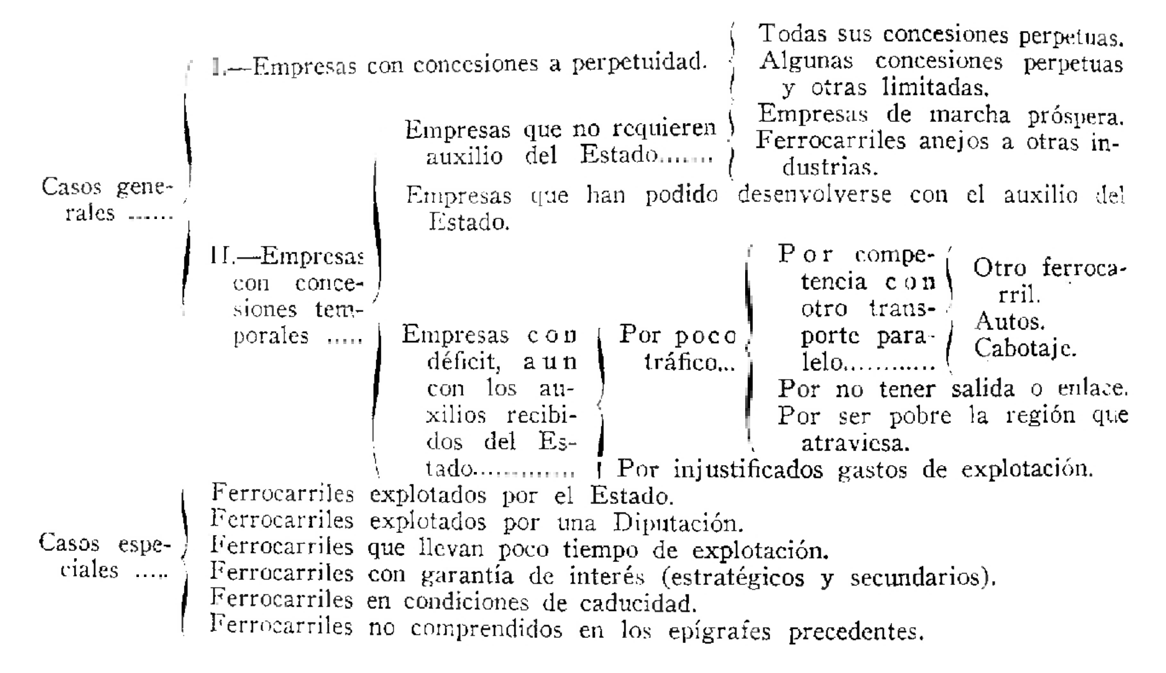
2.° Las Empresas que exploten ferrocarriles de servicio general y uso público, a las que, a partir de la fecha de este Decreto, autorízase el Estado para aplicar, en cualquiera de sus líneas, tarifas que excedan de los tipos máximos señalados en sus pliegos de condiciones.

3.° Los ferrocarriles pertenecientes en la actualidad al Estado y los que en lo por venir le pertenezcan por construcción, adquisición, rescate o reversión, cuando el Gobierno así lo disponga, en virtud de Real decreto acordado en Consejo de Ministros.

BASE TERCERA

CLASIFICACION GENERAL DE LAS EMPRESAS

Para la aplicación de estas Bases las Empresas se clasificarán, conforme a su situación y a las características de sus concesiones, según se indica seguidamente:



La caducidad de las líneas, cuyas concesiones sean consideradas en tal situación por el Consejo Superior de Ferrocarriles, se decretará con arreglo a lo dispuesto en las concesiones correspondientes, previa la tramitación del oportuno expediente.

El Consejo Superior de Ferrocarriles procederá a la clasificación de las Empresas concesionarias, por grupos adaptados al cuadro anterior, teniendo en cuenta para ello todos los datos de que disponga y pueda reunir, así como las declaraciones al efecto formuladas por las referidas Empresas, cuyos fundamentos habrán de ser objeto de las comprobaciones oportunas.

Con independencia de la clasificación anterior, todas las Empresas se dividirán en Empresas de activo saneado o no saneado, según tengan o no capital real, evaluado conforme a lo que se determina en estas Bases.

BASE CUARTA

CREACION Y DOTACION DE LA CAJA FERROVIARIA DEL ESTADO

Los recursos necesarios para las obras y adquisiciones de material, que en las líneas y redes ferroviarias deban aplicarse como auxilios del Estado, ingresarán en la Caja especial, llamada "Caja Ferroviaria del Estado", invirtiéndose los fondos de la misma, con arreglo a las normas y preceptos que al efecto establezca el Consejo Superior de Ferrocarriles y sancione el Gobierno.

Estos recursos se obtendrán, según los casos, por los procedimientos siguientes:

Primero. Creación, emisión y negociación de la Deuda Especial Ferroviaria del Estado, a que se refiere la Base quinta.

Segundo. Consignación anual, que el Gobierno incluirá en los Persupuestos generales del Estado, para atender a cuantas obligaciones emanen del nuevo régimen ferroviario.

Tercero. Cuanto corresponda percibir al Estado en concepto de devolución de los anticipos hechos a las Compañías.

Cuarto. Participación que corresponda al capital del Estado en los productos de la explotación de las líneas, según se preceptúa en la Base duodécima.

Quinto. Aumentos anuales que resulten en los impuestos del Tesoro sobre viajeros y mercancías en general, al compararlos por Empresas con los obtenidos por los mismos conceptos en el año 1923.

Sexto. Todos cuantos beneficios se obtengan por el Estado del arrendamiento y explotación de los ferrocarriles.

Séptimo. Cualquier otro recurso no comprendido en los casos que preceden.

Los fondos de la "Caja Ferroviaria del Estado" se dividirán en dos cuentas:

I.—Mejora y ampliación de las líneas actuales.

II.—Construcciones de nuevos ferrocarriles.

Cada una de estas cuentas se nutrirá con la parte de los recursos antes señalados que le sea asignada.

Los fondos de la cuenta I, "Mejora y ampliación de las líneas actuales", se aplicarán:

a) A cubrir, en la parte que le corresponda, los gastos de emisión y anualidades de intereses y amortización de la Deuda Especial Ferroviaria que se emita.

b) A costear las adquisiciones de material y la ejecución de las obras comprendidas en los planes generales que para mejora de los servicios de las líneas y redes sometidas a este régimen y necesitadas de los auxilios del Estado, autorice el Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

c) A compensar las pérdidas y a completar los ingresos que haya obtenido u obtenga el Estado, en relación con las aportaciones prestadas a las referidas Empresas, hasta que lleguen a saldarse los intereses y amortizaciones correspondientes al capital facilitado por aquél, para los fines expresados.

Los fondos de la cuenta II, "Construcción de nuevos ferrocarriles", se destinarán:

a) A cubrir en la parte que le corresponda los gastos de emisión y anualidades por intereses y amortizaciones de la Deuda Especial Ferroviaria que se emita.

b) A costear la adquisición de material y ejecución de obras comprendidas en los planes generales de nuevas líneas ferroviarias construídas por cuenta del Estado, previa su aprobación, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Se estimarán como atenciones preferentes las relativas a mejoras o ampliación de las líneas actuales, sin perjuicio de atender a la construcción gradual de nuevos ferrocarriles.

Los fondos de la "Caja Ferroviaria del Estado" no podrán ser aplicados en ocasión alguna a otro destino que el que taxativamente señala el presente Decreto. Sólo en casos excepcionales podrán transferirse fondos de una a otra de las cuentas en que se divide la "Caja Ferroviaria del Estado", requiriéndose para ello que el acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles se tome por mayoría, en la que estén comprendidas unánimemente dos delegaciones.

La "Caja Ferroviaria del Estado" será autónoma, administrada por el Consejo Superior de Ferrocarriles e intervenida directamente por el Ministerio de Hacienda, con sujeción a un Reglamento especial, que dicho Consejo estudiará y someterá a la aprobación del Gobierno.

Cuando las Empresas ferroviarias que se acojan a este régimen soliciten, de acuerdo con el párrafo segundo, apartado tercero de la Base primera, realizar con sus propios recursos obras de mejora o ampliación o adquisición de materiales, de acuerdo con planes aprobados, podrá autorizárselas por el Gobierno para la creación y negociación de las obligaciones necesarias, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y dentro de las precripciones que sobre estas autorizaciones se preceptúan en cada caso.

Los fondos procedentes de dichos empréstitos serán independientes de la "Caja Ferroviaria del Estado" y podrán aplicarse a cubrir los respectivos gastos de emisión.

BASE QUINTA

DE LA DEUDA ESPECIAL FERROVIARIA

Para la ejecución de este Real decreto se autoriza la creación, emisión y negociación de una Deuda especial, que se denominará "Deuda Ferroviaria Amortizable del Estado", y que tendrá todos los privilegios de las demás del mismo y sus garantías generales más las especiales de los rendimientos que den las inversiones de capital que se hayan realizado, y realicen por el propio Estado, conforme a este Real decreto, así como los que se obtengan con la explotación, arriendo y participaciones de las líneas de nueva construcción, cuyas garantías especiales serán administradas por el Consejo Superior de Ferrocarriles y quedarán bajo la salvaguardia de éste.

La cuantía total de la Deuda Ferroviaria, su tipo de interés y plazo de amortización (dentro del máximo de setenta años) se fijará por Ley o por Real decreto, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles. Una vez autorizada la creación de esta Deuda y su cuantía no podrá modificarse en ningún sentido, sino mediante una ley votada en Cortes.

Dentro del límite máximo fijado al crear la Deuda Ferroviaria, el Consejo queda autorizado, cuando lo considere preciso, para proponer la emisión de la parte de aquella que juzgue necesaria, en relación con los planes y proyectos de obras y adquisiciones de material que habrán de realizarse, señalando, a tal efecto, las series de títulos y su cuantía, así como el tipo de negociación, teniendo en cuenta el destino de los recursos y las oportunidades del mercado financiero.

El Gobierno podrá admitir o rechazar la propuesta, pero no modificarla, salvo en

el caso de que el Consejo insista en ella, después de rechazada por aquél, quedando entonces facultado el Gobierno para resolver lo que crea más conveniente.

Los productos que se obtengan por la negociación de la Deuda, a que esta Base se refiere, ingresarán directamente en la Caja Ferroviaria del Estado.

Los gastos de emisión y negociación de títulos, así como la anualidad por intereses y amortización, serán satisfechos directamente por la Caja Ferroviaria del Estado.

BASE SEXTA

PLANES GENERALES DE EJECUCION DE OBRAS Y ADQUISICIONES DE MATERIAL

El Consejo Superior de Ferrocarriles, por iniciativa propia, o a instancia de las Empresas respectivas, formulará los planes generales de las adquisiciones de material y de las obras de ampliación y mejora que deban realizarse total o parcialmente en el quinquenio siguiente al año en que dichos planes se formulen.

La aprobación de estos planes corresponderá al Gobierno, entendiéndose aceptados por éste si no dicta resolución en el plazo de seis meses acerca de la propuesta del referido Consejo.

Cuando los planes expresados se redacten por iniciativa del Consejo Superior de Ferrocarriles, se someterán a informe de las Empresas antes de adoptarse acuerdo definitivo y elevarlos a la aprobación del Gobierno.

Sólo por motivos muy justificados de reconocida necesidad y de acuerdo con el Consejo Superior de Ferrocarriles, podrán modificarse, dentro de cada quinquenio, los planes aprobados.

En estos planes deberán señalarse: el orden de prelación en las adquisiciones y de la ejecución de las obras que comprendan; los sistemas más apropiados para la realización de las mismas; su coste aproximado y la relación que deban tener los gastos que hayan de ocasionarse por los expresados conceptos, con los capitales disponibles en la "Caja Especial Ferroviaria", teniendo en cuenta los que puedan obtenerse para los referidos fines, durante el plazo a que se contraigan los indicados planes.

Una vez aprobado por el Gobierno el plan general de adquisición y obras correspondientes a un quinquenio, dispondrá el Consejo Superior de Ferrocarriles, dictando, si así lo estima necesario, las normas oportunas que por la Compañía respectiva se estudien, formalicen y se remitan dentro del primer semestre de cada año, los proyectos y presupuestos de las obras y las evaluaciones de las adquisiciones de material que hayan de realizarse total o parcialmente en el ejercicio siguiente, a fin de que previos los informes reglamentarios que procedan, además del que haya de emitir el Consejo Superior de Ferrocarriles, pueda el Gobierno aprobar dichos proyectos, presupuestos o evaluaciones en el segundo semestre del año, siempre con tiempo bastante para la realización de las obras y adquisiciones correspondientes. Para las obras y adquisiciones referidas, que hubieran de realizarse en el primer año del quinquenio a que se contraiga el plan, podrán reducirse a dos meses los plazos de seis meses antes señalados para la presentación por la Compañía respectiva de los correspondientes proyectos, presupuestos o evaluaciones y para la aprobación de los mismos por el Gobierno, a fin de que por lo menos pueda iniciarse la realización de las expresadas obras y adquisiciones al comenzar el quinto mes del ejercicio.

Los proyectos, presupuestos o evaluaciones a que se refieren los dos párrafos an-

teriores, comprenderán los pliegos de condiciones respectivos, en los que se detallarán, con la amplitud necesaria, las condiciones técnicas, económicas y administrativas a que deberá sujetarse la realización de aquéllos, sin omitir en ningún caso los plazos de ejecución de las obras y los de entrega del material que haya de adquirirse.

Se consignarán en los referidos planes, y por separado, las adquisiciones y obras que haya de realizar el Estado, como comprendidas en el caso excepcional a que hace referencia la Base primera, apartado tercero.

Los planes quinquenales de ejecución de las líneas férreas y de las obras de este carácter, independientes de las actuales redes, se formalizarán por las dependencias del Estado, según las normas que dicte el Consejo Superior de Ferrocarriles, y teniendo en cuenta los planes anteriormente aprobados para los propios fines, así como los recursos de que disponga la Caja Ferroviaria.

El Consejo Superior de Ferrocarriles someterá a la aprobación del Gobierno, a la vez que los planes generales, citados en esta Base, el plan financiero correspondiente para la realización de todas las obras y adquisiciones que aquéllos comprendan, dando preferencia a las de ampliación y mejora de las redes actuales.

BASE SEPTIMA

NORMAS PARA REVISAR LA LEGISLACION DE FERROCARRILES

La vigente legislación de ferrocarriles se revisará por el Consejo Superior, con arreglo a las normas siguientes:

1.ª Los ferrocariles se clasificarán en dos grupos:

A) De servicio general: Interés nacional; ídem regional o provincial; ídem local.

B) De servicio particular.

Los ferrocarriles de servicio general e interés nacional serán de ancho normal. Esto, no obstante, podrá reducirse cuando la vía se destine a enlazar obras de ancho distinto del normal o también por motivos justificados, previos los informes del Estado Mayor Central del Ejército y del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Cuando el ancho de las vías que se hayan de enlazar no imponga otra solución, sólo se admitirá la reducción a vía de un metro.

2.ª A propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y previo informe del de Obras públicas y del Estado Mayor Central del Ejército, se revisarán y unificarán los planes de ferrocarril vigentes, dictando reglas para su revisión periódica y para su reducción o ampliación. La inclusión de una línea en el plan se efectuará, no sólo por la iniciativa del Consejo Superior de Ferrocarriles, sino también a petición de una Corporación pública, entidad o particular.

3.ª Al encargarse el Estado de la construcción de nuevas líneas de ferrocarriles de servicio general podrá hacerlo en su totalidad o bien construyendo solamente la infraestructura y estaciones, u otros grupos de obras, cuando así se estimara conveniente, teniendo en cuenta en su caso las condiciones del arrendamiento de explotación que pueda proyectarse.

4.ª Las obras se realizarán, en general, mediante subasta, con arreglo a proyectos previamente aprobados por el Ministerio de Fomento y bajo su inmediata acción y dirección.

5.ª Si cualquier entidad, pública o privada, solicitase la preferente construcción de alguna línea, podrá accederse a su petición, previa la autorización del Gobierno,

a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

A) Que la línea esté incluída en alguno de los planes aprobados.

B) Que exista proyecto aprobado para la construcción o se presente proyecto que merezca aprobación.

C) Que se garantice, en beneficio del Estado, una reducción importante en el coste de la línea, en relación con el presupuesto aprobado u otras ventajas de importancia a juicio del Consejo Superior; y

D) Que las obras se realicen conforme se expresa en la norma tercera anterior, o bien por el peticionario, bajo la inspección e intervención del Estado.

Cuando haya varias peticiones de preferencia, el orden de las construcciones se determinará por el Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, atendiendo al mayor o menor interés público de las varias líneas para las que se solicite aquel beneficio; a la solidez de la garantía y coeficiente de reducción que se proponga, según la condición C), y a la importancia relativa de cualesquiera otras ventajas que se hubieren ofrecido.

En igualdad de condiciones, se dará la preferencia a las instancias de las Corporaciones oficiales.

6.ª La explotación de los ferrocarriles que pertenezcan en plena propiedad al Estado se realizará por arriendo a Empresas particulares o por el Estado, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

La entidad o particular que hubiese concedido ventajas efectivas, podrá obtener derecho de preferencia para el arriendo de la explotación si, por la importancia de dichas ventajas, así lo autoriza el Gobierno, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

La determinación de esta preferencia para la explotación deberá hacerse mediante concurso, antes de acordar la ejecución de las obras.

Tanto en este caso como en aquel otro de que el concurso se anuncie por iniciativa del Estado, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, servirán de base para la resolución que hubiera de dictarse el auxilio que en obras o por otros conceptos pudiera ofrecerse y el régimen de distribución de productos, que podrá diferir del que se propone en estas bases.

7.ª Los ferrocarriles de servicio particular podrán obtener los beneficios de la expropiación forzosa y de la ocupación de terrenos de dominio público cuando lo soliciten del Ministerio de Fomento y se estime conveniente otorgarlos en atención a las circunstancias de cada caso, previos los informes del Consejo de Obras públicas y del Superior de Ferrocarriles. Estos ferrocarriles quedarán obligados a la prestación de los servicios que en casos especiales requieran los intereses públicos.

8.ª Las Empresas que en lo sucesivo construyan o exploten nuevos ferrocarriles tendrán que estar nacionalizadas en España, donde radicará también su domicilio social.

Igualmente será condición precisa para las citadas Empresas la de que el Presidente y por lo menos dos tercios de los demás vocales de su Consejo de Administración, así como sus Directores y Gerentes ostenten la nacionalidad española.

Las nuevas Empresas de construcción o explotación de ferrocarriles no podrán tener organizaciones administrativas, Comités o delegaciones constituídas con una mayoría de miembros extranjeros y en ningún caso fuera del territorio nacional.

BASE OCTAVA

DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

I

Atribuciones del Consejo

Corresponderá al Consejo Superior de Ferrocarriles estatuir las normas generales a que habrá de sujetarse la actuación de las Empresas en el ejercicio de los derechos y obligaciones que les correspondan dentro del régimen ferroviario que se establece en estas Bases y tendrá como atribuciones:

1.ª Proponer al Gobierno:

a) Los planes generales de ferrocarriles, los de construcción y los de estructuración o agrupamiento.

b) Previo acuerdo con las Empresas o por iniciativa propia, oídas éstas, las obras de ampliación, mejora o adquisiciones de material que deban realizarse en las líneas de cada Empresa, así como la asignación de fondos que procedan con arreglo a lo dispuesto en las anteriores Bases cuarta, quinta y sexta, y la determinación, en cada caso, del sistema de construcción o adquisición que deba aplicarse.

c) Las fusiones de líneas por transferencia de los disfrutes que convengan entre sí los concesionarios o los acuerdos entre las Empresas, para unificar la administración o la explotación.

d) Rescates de los disfrutes, conforme a lo dispuesto en estas Bases.

e) Construcción de nuevas líneas y adquisiciones de material para ferrocarriles de plena propiedad del Estado, determinando en cada caso el sistema de construcción o adquisición.

f) Sistema de explotación para cada uno de los ferrocarriles a cargo del Estado.

g) Normas para la unificación de sistemas de administración y de explotación; para la adquisición de tipos análogos de material fijo y móvil y para el suministro en común de primeras materias.

h) Procedimientos más rápidos y eficaces que los actuales para la resolución de las reclamaciones a que dé lugar el contrato de transporte.

i) Las modificaciones que estime conveniente introducir en la organización y atribuciones de los Tribunales de Trabajo y Ferroviario, creados por Real decreto de 23 de diciembre de 1923, teniendo especialmente en cuenta, para el caso, las nuevas agrupaciones de líneas que se establezcan a virtud de las fusiones y rescate que se lleven a cabo sucesivamente.

j) Las modificaciones que estime convenientes en las Leyes, Reglamentos y disposiciones que regulen los servicios de los ferrocarriles, el contrato mercantil de transporte por ferrocarril y las reclamaciones que de él se deriven.

k) La reorganización y unificación de los servicios del Estado, en relación con los ferrocarriles.

l) Las iniciativas o informes que estime procedentes respecto al otorgamiento a las Empresas que así lo soliciten, de las autorizaciones precisas para emitir las obligaciones que aquéllas consideren necesarias, en consonancia con lo dispuesto en

las Bases primera y cuarta, señalando las condiciones a que deberán sujetarse las autorizaciones referidas; y, por último,

m) Todo cuanto considere pertinente en relación con el régimen de los ferrocarriles.

2.ª Ordenar, disponer y velar por el cumplimiento de los acuerdos del Gobierno acerca de las materias mencionadas en los precedentes párrafos.

3.ª En relación a las tarifas ferroviarias:

a) Establecer y modificar, a propuesta de las Compañías o por iniciativa propia, oyendo a éstas y con sujeción a lo que se dispone en las Bases décima y undécima, las tarifas de los servicios de los ferrocarriles sometidos al régimen de este Real decreto y dictar reglas concernientes a la aplicación de dichas tarifas.

b) Informar, en su caso, dentro de los plazos legales, acerca de las tarifas que propongan las Empresas no sometidas al régimen que se establece por el presente Real decreto.

4.ª Inspeccionar e intervenir la gestión técnica, económica y financiera de las Empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles, en cuanto afecte a la aplicación de estas Bases.

5.ª Ejercitar respecto de la emisión y negociación de la Deuda especial ferroviaria y de los empréstitos que puedan emitir las Compañías las facultades que le encomiendan estas Bases.

6.ª Promover el estudio de todos los problemas ferroviarios y de sus soluciones, comparadas con las de los demás países, proponiendo la recompensa y publicación de los trabajos que acerca de estos asuntos considere de interés relevante.

7.ª Determinar, con intervención de las Empresas, las amortizaciones de los elementos del activo de los concesionarios, sujeto a depreciación, y las de las obras y material cedido temporalmente por el Estado, y disponer, en su caso, las imputaciones correspondientes en las evaluaciones de los capitales del Estado y en los del valor de los establecimientos de los concesionarios.

8.ª Emitir los informes que el Gobierno le encomiende. El Consejo Superior publicará cada año una Memoria de su gestión.

II

Obligaciones de las Empresas en relación con el Consejo

Las Empresas concesionarias sometidas a este régimen deberán dar conocimiento al Consejo Superior de Ferrocarriles de:

1.º Los proyectos y presupuestos de las obras de ampliación y mejora, así como de los de adquisiciones de material, comprendidos en los planes al efecto aprobados. Una vez obtenida la oportuna autorización, las Empresas podrán realizar las obras dentro de los límites del respectivo presupuesto.

2.º Los contratos celebrados por las Empresas que afecten a la conservación y explotación corriente de las líneas, siempre que su importe exceda del 2 por 100 de la cuantía anual de los gastos de conservación y explotación de la línea o red respectitva y la cuantía del contrato sea superior a 50.000 pesetas. Las Compañías deberán dar conocimiento al Consejo Superior de todos estos contratos dentro del plazo de un mes a partir de la fecha de su celebración.

3.º Todos cuantos datos referentes a contratos suscritos por las Compañías solicite el Consejo.

4.º Los cuadros numéricos del personal, con sus retribuciones.

5.º Las modificaciones en el régimen de su dotación (sueldos, gratificaciones y demás emolumentos).

6.º Los contratos y ordenanzas del trabajo.

7.º Cualquier acto o contrato, por virtud del cual resulte eliminado del inventario de la Empresa alguno de los bienes recapitulados en él, o que amplíen dicho inventario; no pudiendo realizarse unos u otros de aquéllos sin previa autorización del Consejo Superior, siempre que tengan alguna relación con la explotación.

El Consejo Superior, oyendo a las Empresas, determinará los casos en que éstas puedan entenderse facultadas para realizar tales actos o formalizar aquellos contratos sin previa autorización expresa para cada uno, y los plazos y forma en que deberán dar cuenta de los que se comprendan en esta excepción.

8.º Los actos o contratos que al realizarse amplíen o restrinjan el cuadro de los negocios de las Empresas, siempre que tengan alguna relación con la explotación, a fin de que se autoricen o no, según proceda.

9.º Los balances y las cuentas de ejercicios; y

10. Los acuerdos estatutarios que afecten a su desenvolvimiento económico.

III

Forma de suspender los acuerdos del Consejo

El Gobierno, por motivos de pública conveniencia podrá suspender cualquiera de las decisiones del Consejo Superior de Ferrocarriles. En este caso, resolverá, sea alzando la suspensión, sea anulando el acuerdo suspendido; pero no resolverá en cuanto al fondo del asunto, que, dentro del plazo de un mes, será de nuevo sometido, para su decisión, al Consejo Superior de Ferrocarriles.

En el caso de reproducir éste la medida anulada, tendrá el Gobierno expedita la facultad para resolver, sobre el fondo de la cuestión, previo informe del Consejo de Obras públicas y del de Estado en pleno.

IV

Secciones y servicios del Consejo Superior

El Consejo se dividirá en Secciones, a fin de facilitar su actuación. A estas Secciones podrán adscribirse, y funcionarán bajo su dependencia, oficinas técnico-administrativas.

Se constituirán con carácter permanente con sus oficinas anejas:

1.ª La de explotación comercial.

2.ª La de unificación de material.

3.ª La de contabilidad y Caja ferroviaria.

4.ª La de agrupación de líneas.

5.ª Las que en lo sucesivo se creen con tal carácter.

Se podrán además constituir con carácter eventual Secciones o Comisiones para el estudio de asuntos determinados.

V

Delegaciones

El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, cuando lo estime necesario, constituirá con carácter temporal Delegaciones que intervengan la gestión de las Empresas. Siempre que la Delegación considere ilegítimo o lesivo para el Estado o para el interés general algún acto o contrato de las Empresas, requerirá por escrito la intervención del Consejo Superior, y este requerimiento tendrá efecto suspensivo del acto o contrato, a menos que al formular el reparo la Delegación, renuncie a este derecho de modo expreso y razonado, bajo su responsabilidad. El Consejo Superior confirmará o levantará la suspensión en el término de cinco días, y decidirá sobre el fondo del acuerdo, objeto del reparo, dentro de los veinte días siguientes. Cuando la Empresa no se conforme con el acuerdo que en tales casos adopte el Consejo Superior, quedará diferida al Gobierno la definitiva resolución del asunto.

Los gastos ocasionados por el funcionamiento del Consejo Superior de Ferrocarriles y de todos los servicios anejos al mismo serán satisfechos con cargo a la explotación, y se distribuirán entre las Empresas adscritas a este Régimen a prorrata de los productos brutos obtenidos por las mismas, debiendo formalizar el Consejo anualmente el presupuesto de dichos gastos antes de primero de marzo, para que el Gobierno pueda en un plazo máximo de tres meses decretar su aprobación o las modificaciones que estime convenientes.

BASE NOVENA

EVALUACION DE LOS "CAPITALES DEL ESTADO", DEL "VALOR REAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS" Y DE LOS "CAPITALES REALES DE LOS CONCESIONARIOS"

I

Capitales del Estado

Los capitales del Estado, correspondientes a sus aportaciones y a las cesiones de inmuebles y de material fijo y móvil, se valorarán del modo siguiente:

A) Importe íntegro de las aportaciones en metálico que se efectúen con arreglo a estas Bases.

B) Valor de coste de terrenos, de obras y material que se concedan temporalmente por el Estado a las Empresas.

C) Valor de las líneas que se cedan temporalmente por el Estado a las Empresas, deducido por el mismo procedimiento que se consigna más adelante, para determinar el valor del establecimiento de los concesionarios.

Se entenderá por capital del Estado sujeto a amortización todas las aportaciones indicadas, menos las que sucesivamente se vayan amortizando y las que procedan de reversión de líneas, libres de cargas para el Estado, siempre que en este último caso, y previa propuesta del Consejo Superior, aquél lo estimase beneficioso para el interés público por la consiguiente repercusión en la baja de las tarifas.

II

Valor real de los establecimientos de los concesionarios

Para determinar el valor real del establecimiento de cada concesionaro, al comenzar a regir para cada Empresa las presentes Bases, se procederá a efectuar las dos evaluaciones siguientes, a la vista de la Contabilidad y de las instalaciones y material, si se cree preciso.

Primera. Se determinará:

A) Las cantidades efectivamente invertidas por el concesionario en la construcción, adquisición, ampliación y mejora de sus líneas, siempre que se hallen en buen estado de conservación, conforme ordenan los pliegos de condiciones para el momento de la reversión.

B) El inventario valorado, por su coste de adquisición, del material móvil que se encuentre, como previenen los mismos pliegos, en buen estado de servicio, así como, y en la misma forma, de cuanto esté destinado a la explotación o administración de la línea o red: terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministro y derechos de otra índole; y

C) El metálico afecto a la explotación normal y el saldo de los créditos activos y pasivos que, previa depuración, resulte de la misma.

La suma de los resutados A), B) y C) expresará la primera evaluación.

Segunda. Se capitalizará al 4,25 por 100 el promedio del producto neto obtenido en la línea o red durante los últimos quince años, depurado convenientemente por el Consejo Superior y en la inteligencia de que para los efectos del citado cómputo deberán contarse como productos brutos tanto los correspondientes a la aplicación del recargo del 15 por 100 sobre las tarifas ferroviarias, autorizado por el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, como las sumas anualmente anticipadas por el Estado a las Empresas concesionarias, a virtud de las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920 y 10 de abril de 1921, para atender los aumentos del sueldo y salarios del personal ferroviario. El cómputo de unos y otros ingresos como productos brutos sólo se hará en la medida indispensable para compensar los aumentos de sueldos y salarios debidamente justificados.

En ningún caso podrán admitirse productos netos superiores al promedio de los obtenidos en dos períodos, cada uno de cinco años consecutivos, anteriores al de 1919, y que cada Compañía considere como los más apropiados al régimen económico normal.

Las dos cifras así obtenidas constituirán los límites máximo y mínimo del valor real del establecimiento del concesionario.

Entre estos dos límites, el Consejo fijará la cuantía del valor real del establecimiento, teniendo en cuenta las circunstancias de cada caso, previo informe del Consejo de Obras públicas, si así lo solicitara la mayoría de alguna Delegación.

Como la realización de todas las referidas operaciones, para determinar el valor real del establecimiento de los concesionarios y el valor de las líneas cedidas por el Estado, representa un plazo que, aunque no debe exceder de tres años, podrá acaso aproximarse a él, se aceptará con carácter provisional por los concesionarios para valor de sus establecimientos, y por el Estado, con el mismo carácter, para valor de sus líneas, el resultado de capitalizar al 4,25 por 100 el promedio de los produc-

tos netos obtenidos en las explotacions respectivas durante los últimos quince años, determinados de acuerdo con el apartado anterior, pero reduciéndolo o acreciéndolo en un 10 por 100 de su diferencia con el valor del establecimiento que conste en el balance de 1923, según que el resultado de la capitalización sea superior o inferior a dicho valor; bien entendido que, una vez determinados los referidos valores con carácter definitivo, se computarán al Estado y al concesionario las debidas compensaciones que les correspondan por la aceptación de los mencionados valores provisionales. Cuando la evaluación definitiva no se haga en el plazo de tres años, estas compensaciones devengarán, por el tiempo en que aquél se rebase, el propio interés de 4,25 por 100.

Si al ingresar en el régimen una Empresa conviniera al Estado que figure en el valor real de su Establecimiento algún elemento o medio auxiliar de explotación ajeno a la concesión y perteneciente a la misma Empresa, podrá aquél reservarse el derecho de hacerlo figurar en el inventario, previos los informes de los Consejos de Obras públicas y Superior de Ferrocarriles, aplicando para la incautación y valoración los procedimientos legales, que en cada caso sean especialmente aplicables, para facilitar la aportación, entendiéndose reconocida previamente a este fin la declaración de utilidad pública.

III

Capitales reales de los concesionarios

El capital real del concesionario se entenderá que es el resultante de deducir del valor de su establecimiento, determinando con arreglo a lo antes expuesto, el capital obtenido mediante la emisión de obligaciones (siempre que éstas no hayan sido amortizadas antes de la fecha de valoración) y toda clase de cargas no extinguidas y subvenciones reintegrables. Las cargas que con anterioridad a 31 de marzo de 1924 hayan sido objeto de convenios especiales, se computarán, al iniciarse el régimen, de acuerdo con esos convenios.

No se considerarán como cargas, sino como deudas condicionadas, los anticipos reintgerables hechos a las Empresas por Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920 y 10 de abril de 1921.

En la determinación del citado valor de las cargas se detraerá de cada emisión de obligaciones el quebranto con que fué emitida, sin que dicho quebranto pueda exceder del límite que represente el que el interés simple efectivo de la misma sea superior al 7 por 100.

En general, para los efectos relacionados con estas Bases, las obligaciones que se computen a los concesionarios, podrán ser todas las emitidas por las Empresas antes de la vigencia de estas Bases, siempre que la inversión de las que en dicha fecha no estén en circulación se justifique debidamente a juicio del Consejo Superior de Ferrocarriles y también las que en lo sucesivo se emitan con autorización del mismo Consejo.

El capital del concesionario sujeto a autorización se obtendrá restando del capital real a que se refieren los párrafos anteriores el importe de las subvenciones no reintegrables recibidas por los concesionarios y el de los fondos obtenidos por la emisión de obligaciones y otras operaciones de crédito, cuyo servicio de intereses y amortización hubiese quedado anteriormente extinguido.

IV

Variaciones de los capitales

Los capitales del Estado, los valores reales de los Establecimientos de los concesionarios y los capitales reales y de acciones de las Empresas, se computarán a los efectos del cálculo de las tarifas y de la distribución de productos, por el estado medio probable que les sea atribuído durante el plazo en que las tarifas hayan de regir o por el estado medio efectivo en el tiempo en que los productos se hayan obtenido. A este fin se entenderá que las altas y bajas comprobadas en las cuentas de Establecimiento de las líneas se valorarán con arreglo a lo preceptuado para cada caso en los apartados anteriores de esta Base, y serán computados como aumento o disminución de sus respectivos valores y capitales reales, para ampliar unos y otros al fin de cada período.

Sólo se podrán estimar como inversiones probables, para ampliar dichos valores y capitales, las que correspondan a planes de ejecución o adquisición previamente aprobados.

BASE DECIMA

FIJACION DE TARIFAS

En el régimen de tarifas se distinguirán tres períodos: Primero, transitorio; segundo, provisional; tercero, definitivo.

Primer período: Transitorio

Comenzará, para cada Empresa, el día de la aprobación de estas Bases. Terminará, para las que sean admitidas en el presente régimen, cuando se pongan en vigor las tarifas del período provisional, y para las que no ingresen en él, cuando se desestime la instancia en que hubieran solicitado su ingreso o cuando, no solicitándolo, declaren expresamente su propósito de no acogerse a este régimen o expire el plazo que se fije para tal fin.

La disposición transitoria número 4 regulará las tarifas y todo lo concerniente al régimen en este primer período.

Segundo período: Provisional

Comenzará cuando se pongan en vigor las tarifas que se estudien y tramiten durante el período transitorio, con las normas que se fijan para las del período definitivo, partiendo de los valores y capitales reales provisionales definidos en la base novena. Los rendimientos de las tarifas en este segundo período, quedarán sujetos a compensación, tanto por lo que afecta a la determinación definitiva de los valores y capitales reales como por lo que resulte de la depuración de los gastos de explotación.

Durante el período provisional se completará el estudio de todos los elementos necesarios para el cálculo de las tarifas del tercer período, los cuales han de tener como base la determinación de los valores y capitales reales con carácter definitivo y la revisión completa del régimen de tarificación y gastos de explotación.

Cuando se pongan en vigor las tarifas así determinadas, comenzará el período definitivo.

Tercer período: Definitivo

Las tarifas ferroviarias se determinarán por el Consejo Superior de Ferrocarriles, a propuesta de su Sección de Explotación comercial, previo informe de las respectivas Empresas concesionarias. En la fijación de las tarifas, el Consejo encaminará su acción a conseguir que los productos totales de cada línea o red, según estén agrupadas o se agrupen ulteriormente las concesiones comprendan los conceptos siguientes:

A) Los gastos de explotación previamente depurados y procurando reducirlos cuanto sea posible.

B) Las pensiones de retiro; las cuotas necesarias para constituirlas conforme a las disposiciones de la ley del Retiro obrero, y las subvenciones concedidas a Montepíos o Instituciones de previsión del personal.

C) Las cargas financieras (interés, amortización y gastos de servicio de títulos), incluso las que no tengan carácter de obligaciones hipotecarias, que graven las concesiones al aplicarse estas Bases. Estas cargas financieras se computarán, al ingresar las respectivas Empresas en el régimen, en la forma que se determina en la Base novena, al definir el capital real, exceptuándose las series amortizadas y agregándose las que, con la debida autorización, se emitan e inviertan en lo sucesivo. Se deducirán de la anualidad correspondiente los intereses y amortización de las obligaciones no negociadas que en cualquier momento pertenezcan a las Empresas y cuyo servicio de intereses y amortización esté comprendido en sus cargas. Las obligaciones negociadas, afectas a operaciones de crédito, se considerarán como cargas financieras, sólo por la cantidad que represente el préstamo recibido. Cualquiera operación de esta clase, vigente al implantarse en estas Bases, o que se trate de realizar en lo sucesivo, sólo se computará como carga dspués de obtener la aprobación del Consejo Superior.

En los casos de Empresas de activo no saneado no se computarán sus obligaciones y cargas para el cálculo de las tarifas.

D) El interés legal, cuando se efectúe este cómputo de tarifas, y una amortización prudencial correspondiente al capital del Estado, evaluado este capital conforme se detalla en la Base anterior. El Consejo Superior de Ferrocarriles queda facultado para determinar cuándo han de reducirse en todo o en parte el interés y amortización mencionados. Para el ejercicio de esta facultad será preciso que los acuerdos se tomen por mayoría de votos del Consejo, en el cual figuren, por lo menos, dos tercios de los vocales de la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional. Acordada esa reducción en el rendimiento del capital, se tendrá en cuenta al distribuir los productos.

E) El rendimiento que corresponde al capital real del concesionario, evaluado con arreglo a la Base anterior, aplicando el interés y en la parte a ella sujeta, la cuota de amortización que se acepte para el capital del Estado, sin hacer la reducción que para éste haya acordado el Consejo Superior, en uso de las atribuciones que se le confieren en el párrafo anterior.

Se entenderá que, mientras las tarifas no estén todas comprendidas dentro del límite de las máximas legales, el tanto por ciento medio, base del cómputo, así determinado, no podrá exceder del que en los últimos quince años, anteriores a la implantación del régimen, representaron los productos líquidos en relación con los capitales reales correspondientes, multiplicado por un coeficiente, que represente la

variación del tráfico imputable al capital del concesionario. Este coeficiente se determinará por el siguiente procedimiento.

La diferencia entre el promedio de las unidades de tráfico transportadas en el quinquenio anterior al cálculo de la tarifa y el promedio de las unidades de tráfico correspondientes a los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá a prorrata entre el capital del Estado y el real del concesionario en el referido quinquenio. La cantidad que al concesionario corresponde en este reparto, aumentada en el promedio de unidades de tráfico transportadas en los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá por este promedio, y el cociente que se obtenga será el coeficiente a que se refiere el párrafo anterior.

Los productos líquidos serán los correspondientes a los netos, limitados de acuerdo con el apartado II de la Base novena.

En el caso de tratarse de Empresas de activo no saneado, en lugar del capital real se tendrá en cuenta el valor real de su Establecimiento, entendiéndose que, mientras las tarifas no estén todas comprendidas dentro del límite de las máximas legales, el tanto por ciento medio o rendimiento, base del cómputo, no podrá exceder del que en los últimos quince años, anteriores a la implantación del régimen, representaron en relación con el valor real correspondiente, los productos netos, limitados de acuerdo con el apartado II de la Base novena. Ese tanto por ciento se afectará de un coeficiente, que represente la variación del tráfico imputable al capital del concesionario; coeficiente que se determinará por el siguiente procedimiento:

La diferencia entre el promedio de las unidades de tráfico transportadas en el quinquenio anterior al cálculo de la tarifa y el promedio de las unidades de tráfico correspondientes a los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá a prorrata entre el capital del Estado y el valor real de Establecimiento del concesionario en el referido quinquenio. La cantidad que al concesionerio corresponda en este reparto, aumentada en el promedio de unidades de tráfico transportadas en los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá por este promedio, y el cociente obtenido será el coeficiente a que se refiere el párrafo anterior.

Las tarifas calculadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles, con sujeción a los datos y preceptos detallados en el apartado anterior, una vez aprobadas por el Ministerio de Fomento, se pondrán en vigor, con carácter de ensayo, durante el plazo que al efecto señale el Consejo.

Este plazo no podrá ser menor de doce meses, ni exceder de dos años, a fin de que experimentalmente pueda comprobarse la cabal estimación de los elementos del referido cálculo, habida cuenta del carácter siempre aleatorio de los mismos.

Al finalizar el plazo de prueba, el Consejo rectificará o ratificará el cálculo de las tarifas, teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el período de ensayo y procurando que, en el caso de ser los rendimientos de la tarifa o tarifas provisionales inferiores a los prescritos en el prmier apartado de esta Base, las nuevas tarifas compensen, en el plazo de su vigencia, el déficit producido por la aplicación de las primeras.

El plazo de vigencia de las tarifas adoptadas, pasado el período de ensayo, no

podrá exceder de seis años y se contará desde la fecha en que se ordenó la aplicación de las mismas.

Cuando dentro de los límites de la tarifa que en cada caso estuviera en vigor, propongan las Empresas tarifas reducidas, que estimen convenientes para satisfacer las exigencias del tráfico, se someterán a la aprobación del Consejo Superior de Ferrocarriles y, una vez obtenida ésta y transcurrido el plazo de publicación, serán ejecutivas tales tarifas, corriendo a cargo de las Compañías el déficit que pueda resultar de su aplicación.

El Consejo Superior de Ferrocarriles señalará, según los tráficos, los coeficientes de corrección que deberán afectar a las tarifas actualmente establecidas, para aplicarlas en el citado período provisional, a fin de dejar cubiertas todas las atenciones definidas en esta Base.

A su vez, se practicarán durante el período provisional del nuevo régimen, por la Sección de Explotación comercial del Consejo, oyendo al efecto a las Empresas respectivas, los estudios precisos para establecer en el período definitivo del referido régimen la tarificación de los transportes ferroviarios, en forma tal que, asegurando la obtención de productos suficientes para cubrir todas las atenciones enumeradas en los apartados anteriores de esta Base, se acomode a las normas generales siguientes:

1.ª Conseguir una clasificación uniforme de las mercancías para todas las líneas.

2.ª Fijar, para el caso, un número de clases que, sin acrecentar en exceso las actualmente establecidas, permita una racional agrupación de mercancías, en la que puedan tenerse eficazmente en cuenta las circunstancias esenciales de las mismas, a los efectos de su transporte, como son: su peso aparente, su valor y los riesgos anejos al referido transporte.

3.ª Formular el repertorio completo de mercancías, a los efectos de la clasificación.

4.ª Adoptar, en cada línea o red, tipos de percepción kilométrica uniformes para las mercancías de cada clase, con tasas gradualmente decrecientes en relación con los recorridos del transporte, según escalas adecuadas a las referidas clases, a las corrientes generales del tráfico y a las condiciones y plazos de transporte.

5.ª Señalar las reglas de carácter general, a que deberán sujetarse para su estudio, implantación, vigencia, reforma o supresión, las tarifas especiales que pueda ser preciso establecer en casos también especiales.

6.ª Estudiar la mejor forma de establecer tarifas combinadas para los transportes que deban afectar a líneas o redes distintas, a fin de facilitar la tasación de aquéllos.

El Consejo Superior acordará lo necesario para evitar la aplicación de tarifas que puedan perturbar las corrientes normales del tráfico, sin perjuicio del rendimiento global de cada Empresa.

BASE UNDECIMA

REVISION DE TARIFAS

Para la revisión de las tarifas, regirán las siguientes normas:

1.ª La revisión se hará siempre en los últimos doce meses del plazo señalado, con arreglo a la Base anterior, durante el cual las tarifas hayan de permanecer en vigor.

2.ª Si, durante el plazo de vigencia de las tarifas, la variación del nivel medio de los precios en la economía nacional u otras causas ajenas a las Empresas, llegasen a alterar esencialmente la rentabilidad de la explotación, a juicio del Consejo Superior, éste corregirá en seguida los tipos de percepción, tanto para restablecer la efectividad del cómputo en que las tarifas vigentes se asentaron, como para compensar el déficit producido en la recaudación, tomando como base de cálculo la que se juzgue necesaria para que este déficit quede compensado en el plazo de vigencia de la nueva tarifa; plazo que como máximo será de seis años.

3.ª Cuando el estudio realizado para la revisión acredite la existencia de un excedente de lo percibido sobre lo calculado, si dicho excedente, aplicado íntegramente a amortizar, no reduce en una mitad o más el período previsto para la amortización de las inversiones correspondientes, el Consejo Superior podrá rebajar la tarifa vigente o porrogarla por todo el tiempo que hubiera debido regir la nueva.

Si durante el tiempo de vigencia de la prórroga, el Gobierno ordenara por pública conveniencia, por iniciativa propia o a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y previos los informes indicados en el apartado siguiente de esta Base, determinada reducción parcial o temporal en alguna tarifa vigente, no procederá el abono de ningún resarcimiento al concesionario por dicho concepto, mientras el rendimiento global de las tarifas así modificadas sea superior al que sirvió de base para el cálculo de la tarifa prorrogada.

Cuando el rendimiento resulte inferior a este límite, la compensación, a cargo del Estado, se limitará a la diferencia.

Por motivos de conveniencia pública, el Gobierno, por iniciativa propia o a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá acordar reducciones parciales o temporales en las tarifas vigentes o el establecimiento de alguna tarifa especial con igual fin.

Para el ejercicio de esta facultad, se requerirán los informs previos del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de Obras públicas y del de Estado en pleno.

El menoscabo en los productos, debido a esa reducción, se compensará en la medida necesaria, para mantener el rendimiento global, con los recursos que se autorizan a continuación, o con algunos de ellos, a saber:

a) Recargos en otros epígrafes de las tarifas de la red, cuando el Consejo estime que la elasticidad de éstas los admite en sana economía; y

b) Recargo general sobre los precios de los transportes ferroviarios, hasta el límite máximo de 2 por 100.

El antedicho informe del Consejo Superior habrá de contener el cómputo previo

de la merma que la rebaja haya de causar en los productos, así como las bases que sirvan para calcularla, y propondrá al mismo tiempo la compensación debida con arreglo a esta Base.

Las reducciones entrarán en vigor juntamente con los recursos que deban compensarlas, y se ajustarán a las siguientes reglas:

Primera. En conjunto no podrán exceder, en ningún caso, de la capacidad de esos recursos; y cuando coexistiesen dos o más reducciones, que juntas excediesen de ese límite, se disminuirán en la proporción necesaria; y

Segunda. El déficit resultante de la liquidación de los quebrantos y de los recursos de compensación en cada ejercicio, será de cuenta del Estado.

BASE DUODECIMA

DISTRIBUCION DE PRODUCTOS DE LAS EXPLOTACIONES

I

Empresas de activo saneado

Cuando exista capital real del concesionario, se aplicarán los productos brutos, en primer lugar, a satisfacer todos los gastos comprendidos en los apartados A), B) y C) de la Base décima.

Atendido el servicio de obligaciones y cargas, los productos líquidos se distribuirán con arreglo a las siguientes normas:

1.ª Se otorgará a cada concesionario una cantidad igual al 3 por 100 del capital desembolsado en acciones.

El derecho a esta preferencia cesará, para cada Empresa, cuando iguale a los dos tercios de lo computado al concesionario para el cálculo de la tarifa, según el apartado E) de la Base décima.

2.ª Satisfecha la preferencia anterior, el Estado percibirá un tanto por ciento de su capital igual al tanto por ciento que, en relación con el capital real del concesionario, represente la preferencia anterior, imputando a este efecto al primero de dichos capitales la reducción proporcional a que se refiere el precepto consignado en el párrafo D) de la Base décima.

3.ª Del excedente se distribuirán al Estado y al concesionario, hasta completar los rendimientos respectivamente calculados en los apartados D) y E) de la Base décima, participaciones proporcionales para cada uno, a la diferencia entre lo que se le hubiere computado al calcular la tarifa y lo que haya percibido por la preferencia establecida en las normas anteriores.

4.ª El remanente de productos líquidos, si lo hubiere, se distribuirá entre el concesionario y el Estado, en proporción al capital de éste y al capital real de la Empresa de que se trate.

5.ª El derecho de preferencia del concesionario, así como el del Estado a participar de los productos líquidos, se entenderán aplicables tan sólo dentro de cada ejercicio, aislado del que la preceda y del subsiguiente; y

6.ª Cuando la totalidad de los productos líquidos percibidos por el concesionario permita asignar a sus acciones un dividendo que exceda del promedio de lo

repartido en el quinquenio más favorable de su gestión, el tercio del exceso, por lo menos, se aplicará a la constitución de reservas fácilmente realizables.

En el caso de no resultar productos líquidos, el déficit se saldará entre el Estado y el concesionario, proporcionalmente al capital del primero, y al capital real del segundo: por el Estado, con las existencias de su Caja Ferroviaria, y por las Empresas, con sus reservas afectas a la explotación, y en el caso de que éstas no existan o no sean realizables, en la forma que proponga cada Empresa y apruebe el Consejo, reponiéndolas con los primeros beneficios que obtenga.

Las Empresas habrán de ingresar en la Caja Ferroviaria los productos totales correspondientes al capital del Estado, así como los aumentos anuales que se obtengan por los impuestos sobre viajeros y mercancías, en general, al compararlos, por Empresas, con los obtenidos por los mismos conceptos en el año 1923, practicando al efecto, anualmente, las oportunas liquidaciones.

II

Empresas de activo no saneado

1.º De los productos brutos de la explotación de cada Empresa se detraerán todos los gastos comprendidos en las letras A) y B) de la Base décima.

2.º Los productos restantes (productos netos), se distribuirán proporcionalmente entre el valor real del establecimiento del concesionario y el capital del Estado, imputando al segundo de dichos capitales la reducción proporcional a que se refiere el precepto consignado en el párrafo D) de la Base décima. Cuando los productos netos, que corresponda percibir a la Empresa por el reparto proporcional expresado, lleguen a satisfacer todo el servicio de intereses y amortizaciones anuales de las obligaciones y demás cargas de aquélla, cesará esta distribución proporcional.

3.º El excedente de productos netos, si lo hubiere, se distribuirá proporcionalmente entre el Estado y la Empresa, en relación con el capital del Estado y el valor real del establecimiento del concesionario; pero, teniendo en cuenta que el tercio, por lo menos, de la parte que corresponde a la Empresa deberá destinarse a la constitución de un fondo de reservas fácilmente realizables, y el resto, lo destinará exclusivamente a la amortización de sus obligaciones y cargas hasta que, por la mejora de su activo, pueda clasificarse la Empresa entre las de activo saneado.

4.º El servicio de intereses de las obligaciones y demás cargas del concesionario, determinadas en la Base novena, y la amortización de las mismas, así como el restante pasivo de la Empresa, cargará, de modo directo y exclusivo, sobre los productos correspondientes al concesionario, sin merma de los del Estado. En caso de existir pérdidas, se cargarán al Estado y al concesionario proporcionalmente al capital de aquél y al valor real del establecimiento de la Empresa.

Las pérdidas se compensarán del modo siguiente: por el Estado, con las existencias de su Caja Ferroviaria, según lo dispuesto en la Base cuarta, y por las

Empresas, con sus reservas, y en el caso de que éstas no fuesen realizables o no existan, en la forma que acuerde el Consejo, previa propuesta de la Empresa, compensándolas con los primeros productos netos que obtenga.

Las Empresas habrán de ingresar en la Caja Ferroviaria del Estado los productos totales correspondientes al capital de éste y a los aumentos de impuestos, en la forma preceptuada para la Empresas de activo saneado.

Las Empresas de activo no saneado podrán clasificarse, por el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el grupo de las de activo saneado, siempre que mediante pacto con sus obligacionistas, reduzcan el importe de las obligaciones respectivas, ateniéndose a las siguientes condiciones:

1.ª Que el capital real de concesionario sea, por lo menos, igual al tercio de su capital acciones.

2.ª Que el convenio pactado no pueda ser objeto de posterior modificación; y

3.ª Que la reducción sea efectiva, no estando compensada, ni en todo ni en parte, por el interés real ni por los plazos de amortización.

Las participaciones que en los productos líquidos o netos de las Empresas puedan corresponder a entidades o personas distintas de sus accionistas (obligaciones de interés variable, partes de fundador y las de análogo carácter) no afectarán nunca a las participaciones que al Estado corresponda percibir a virtud de las normas segunda, tercera y cuarta de esta Base.

BASE DECIMOTERCERA

DISPOSICIONES APLICABLES A LAS "EMPRESAS CON DEFICIT, AUN CON LOS AUXILIOS RECIBIDOS DEL ESTADO", Y A CASOS ESPECIALES

I

1.ª Las Empresas clasificadas con arreglo a la Base tercera, como Compañías que pudieran tener déficit al elevar sus tarifas y las que, sin estar detalladas en este grupo, se consideren en esas condiciones, aun con los auxilios del Estado a que se refieren las Bases anteriores, presentarán al Consejo Superior de Ferrocarriles, en el plazo máximo de dos meses, una proposición solicitando los auxilios especiales que estimen necesarios.

2.ª Las Empresas que dentro de este plazo no presenten su proposición, se considerarán comprendidas en el caso general, para su ingreso en el régimen.

3.ª El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, nombrará, para cada una de las Empresas a que se refiere el párrafo primero de esta Base, uno a varios Delegados que inspeccionen la explotación de sus líneas, comprueben los datos aportados por aquéllas e informen al Consejo en el plazo de tres meses, acerca de la proposición presentada por cada una, proponiendo si pro-

cede las modificaciones que estimen necesarias en su organización y régimen, la naturaleza y cuantía de los auxilios, las medidas gubernativas que debieran dictarse, relacionadas con la explotación, y cuanto estimen pertinente para la mejor solución del problema.

4.ª El Consejo, en el plazo de dos meses, clasificará cada Empresa en uno de los tres grupos siguientes:

Primero. Empresas a las cuales procede conceder todos los auxilios especiales que hayan solicitado.

Segundo. Empresas a las cuales procede conceder auxilios especiales, distintos o en menor cuantía que los solicitados.

Tercero. Empresas a las que no procede conceder auxilios especiales y que para su ingreso posible en el régimen se considerarán en el caso general de estas Bases. Para las Empresas del primer grupo, el Gobierno, en el plazo de un mes, resolverá acerca de la propuesta que formule el Consejo Superior de Ferrocarriles y dictará las disposicions especiales que procedan.

Para las del segundo grupo, cuando se conformen con el acuerdo del Consejo Superior, éste elevará la correspondiente propuesta al Gobierno para su resolución en la forma prescrita en el párrafo anterior.

Si no se conformaran, dentro del plazo de un mes, con el acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles, y formularan nueva propuesta, ésta será examinada por el Consejo y elevada con su informe al Gobierno, para su resolución. A partir de la fecha de ésta, si no fuera de acuerdo con lo pedido por la Empresa, el plazo para solicitar el ingreso de dicha Empresa en el régimen será de un mes.

II

Ferrocarriles que tengan concedida garantía de interés

Las Empresas concesionarias de ferrocarriles con garantía de interés podrán acogerse al presente régimen, previas las formalidades consignadas en estas Bases y disposiciones transitorias, entendiéndose que su ingreso llevará consigo la renuncia de las Empresas a la aplicación de la fórmula de explotación que tenga autorizada por sus concesiones, y que los gastos, base de la determinación del producto neto, serán los efectivos de la explotación, intervenidos detalladamente por un Delegado permanente del Consejo Superior de Ferrocarriles, con las facultades y condiciones determinadas en el artículo 23 del Reglamento para aplicación de la ley de 23 de febrero de 1912, sin perjuicio de las atribuídas al mismo Consejo en la Base octava.

El valor real del establecimiento de la Empresa se fijará con arreglo a lo dispuesto en el apartado tercero de esta Base.

Las tarifas se calcularán en la forma prescrita para las Empresas de activo no saneado en la Base décima. Para su revisión, además de lo prescrito en la Base undécima, regirá lo especialmente dispuesto en la Ley, Reglamento y pliego de condiciones vigentes para cada concesión.

La distribución de productos se hará en la forma prevista en los párrafos primero y segundo de la Base duodécima, para las de activo no saneado. El excedente de productos netos, si lo hubiere, se distribuirá proporcionalmente entre el Estado y el concesionario, en relación con el capital del Estado y el valor real del establecimiento del concesionario.

La participación total que, por estos repartos corresponda a la Empresa en los productos netos, quedará sujeta a las disposiciones especiales de la Ley y Reglamento, aplicables para su concesión en cuanto a garantía del interés y reintegro posible al Estado, si los beneficios exceden del límite determinado en aquellas disposiciones; entendiéndose que la garantía de interés se referirá al capital de establecimiento ya reconocido a este objeto por el Estado.

La Caja Ferroviaria atenderá los pagos y cobros que correspondan por ambos conceptos, percibiendo del Estado la consignación destinada a este fin.

De la cantidad que el concesionario perciba de los productos netos (incluída, en su caso, la que le abone el Estado por garantía de interés) pagará aquél, en primer término, el servicio de interés y amortización de sus obligaciones y cargas, si por convenio especial no corriera a cargo del Estado.

En caso de existir pérdidas, aun con lo que perciba por garantía de interés, se estará a lo dispuesto en la Base duodécima para las Empresas de activo no saneado.

El Estado podrá rescatar en cualquier momento estas líneas, con las normas generales que se establecen en la Base décimocuarta, para cuya aplicación a este caso se entenderá: que el producto obtenido por la Empresa es igual a la participación que le corresponda a los productos netos, según los párrafos anteriores, con el aumento de lo que perciba por garantía de interés y la deducción que en su caso proceda, por la participación que en el exceso de los beneficios reconozca al Estado la Ley vigente para cada concesión.

Se considerarán vigentes la Ley y Reglamento aplicables a cada concesión, en cuanto expresamente no se modifiquen en esta Base; pero con la salvedad de que los definidos en aquellas disposiciones como productos líquidos son los que en estas Bases se denominan productos netos.

III

Ferrocarriles con poco tiempo en explotación

Cuando una Compañía, al entrar en el presente régimen, no lleve veinticinco años de explotación, se determinará el valor real de su establecimiento, con carácter provisional, por la suma de los valores A, B y C del apartado segundo de la Base novena, debidamente depurados por el Consejo Superior de Ferrocarriles, y en el caso de que éste lo considerase necesario, se fijará pericialmente, con arreglo a las normas que el mismo establezca. Al llegar a los veinticinco años de explotación se fijará el valor definitivo del establecimiento, con arreglo a las normas de la Base novena.

IV

Ferrocarriles adscritos a otra industria

Para que puedan adherirse a este régimen los ferrocarriles de interés general anejos a otra industria será preciso el informe favorable del Consejo Superior de Ferrocarriles, previo examen de las contabilidades del ferrocarril y de la industria a que esté anejo.

BASE DECIMOCUARTA

RESCATE DE LAS CONCESIONES

I

Objeto del rescate

A los efectos del presente régimen ferroviario, los bienes y derechos que constituyan el valor real del establecimiento de los concesionarios, tal como se determina en la Base novena, serán los sujetos a reversión, a favor del Estado, al expirar el plazo de cada concesión.

No se comprenderán en la reversión:

Primero. Las concesiones y labores mineras que pertenezcan a las Empresas, aunque los productos de su laboreo vengan consumiéndose en los ferrocarriles.

Segundo. Las reservas en metálico o valores, incluso las que se hayan formado por las Compañías después de su ingreso en el régimen, siempre que se compruebe haberlas constituído con beneficios no repartidos.

Tercero. Los terrenos declarados sobrantes y otras propiedades y derechos del concesionario no relacionados con la explotación.

Cuarto. El metálico afecto a la explotación e incluído en el valor real de establecimiento, al iniciarse el régimen, si la Empresa, al ingresar en él, acepta que su importe no figure en el capital sujeto a amortización.

Las exclusiones a que se refieren los tres primeros párrafos anteriores sólo se harán cuando los referidos bienes no figuren como valor o capital afecto a las explotaciones en ninguno de los inventarios que se aprueben desde el comienzo del régimen; entendiéndose que los importes de los bienes adquiridos por expropiación no pueden eliminarse del valor real del establecimiento.

La consolidación de plena propiedad en los ferrocarriles sometidos a estas Bases se podrá adelantar al vencimiento de las respectivas concesiones, por acuerdo que el Gobierno adopte, bien por iniciativa propia, oyendo al Consejo Superior de Ferrocarriles, bien a propuesta de éste o a instancia de las Empresas.

En tal caso, el Estado entrará en el goce del ferrocarril, con todo su material de explotación, dependencias y productos, sujetándose al inventario de lo que constituya en la fecha del rescate el valor real del establecimiento del concesionario, tal como se enumeran sus diferentes conceptos en la Base novena y con las exclusiones detalladas para la reversión en el apartado anterior.

Desde que rijan estas Bases, ninguno de los bienes y derechos que hubiera de abarcar el rescate podrá ser enajenado ni separado de los ferrocariles ni eliminado de los servicios ferroviarios de la Compañía, sin autorización expresa del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles. El precio de los bienes enajenados con aquella autorización figurará en la Empresa, como valor afecto al establecimiento, en sustitución de los bienes mismos.

Se requerirá asimismo autorización del Consejo Superior de Ferrocarriles para cargar cualquier partida a la cuenta del establecimiento de toda Empresa acogida al presente régimen ferroviario.

El capital flotante de cada explotación será, como mínimo, en todo momento, el que corresponda al capital total de ambos partícipes (valor real de establecimiento del concesionario y capital del Estado) y a la importancia del tráfico, según normas que deberá acordar el Consejo Superior de Ferrocarriles.

En caso de reversión o de rescate se hará una liquidación de los productos hasta el momento de la entrega al Estado de la línea o concesión, imputándose a cada partícipe lo que le corresponda, según las normas de la base duodécima.

II

Condiciones del rescate

Las condiciones del rescate serán determinadas por el Gobierno, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocariles, ajustándose ambos a las siguientes reglas:

Primera. El abono al concesionario de anualidades durante el período de tiempo que medie desde la fecha del rescate hasta la de reversión legal de las concesiones aceptadas por aquél; anualidades cuyo importe comprenderá dos términos o sumandos, a saber:

a) La cantidad que corresponda a la renta obtenida de las concesiones respectivas en el período anterior al rescate de las mismas, que se determinará tomando el promedio de los productos netos del tráfico durante los últimos cinco años.

b) La cantidad en que se evalúe el venidero y racional incremento de la expresada renta, durante los años en que deban ser abonadas las anualidades referidas; cantidad que se determinará del modo siguiente:

Se dividirá la totalidad de los productos netos obtenidos durante los quince años inmediatamente anteriores al del rescate, por la suma del número de viajeros-kilómetros y de toneladas-kilómetros de mercancías, transportadas durante el mismo período. El cociente, que representará la utilidad media conseguida en el transporte de la unidad de tráfico, se multiplicará por el incremento medio anual del número de unidades transportadas durante los expresados quince años.

La cifra así obtenida, como incremento medio anual de utilidades, en el período de tiempo anterior al rescate, se supondrá computable a cada uno de los años venideros; y las cantidades formadas con esos incrementos sucesivos se capitalizarán hasta la fecha de la reversión, al interés legal.

La anualidad fija que produzca, en el mismo tiempo, el importe global de estas capitalizaciones, será el incremento medio de la rentabilidad o beneficio anual.

c) La suma de las cantidades que se determinen, según los párrafos *a*) y *b*), será el importe de la anualidad para el rescate.

Segunda. Cuando la expresada anualidad se deduzca partiendo de datos correspondientes a períodos o años de aplicación del presente régimen ferroviario se ten-

drán en cuenta las aportaciones de capitales del Estado, para determinar, con arreglo a la proporción existente entre los indicados capitales y valores reales del establecimiento del concesionario, los productos netos imputables a éste y sus incrementos, a los efectos de la fijación de la anualidad de rescate, con arreglo al procedimiento detallado en la regla anterior.

Tercera. En el cálculo de las anualidades se tendrá en cuenta que, en los años en que haya estado en vigor, para cada Empresa, el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, debe deducirse de los productos lo percibido por la elevación hecha en las tarifas en virtud de aquella disposición.

Asimismo y durante los años en que subsista a cargo de las Empresas un saldo por anticipos hechos por el Estado para aumentos de sueldos y salarios al personal, según las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920 y disposiciones posteriores complementarias, se tendrá en cuenta la obligación, para los concesionarios, de aplicar a la cancelación de los anticipos los excesos que en cada año se obtengan en los productos líquidos, en relación con los de 1913.

Cuarta. De no aceptarse por el concesionario o por el Consejo Superior de Ferrocarriles el resultado de la aplicación de las reglas anteriores para la determinación de la anualidad de rescate, así como en el caso de que la línea o líneas objeto del mismo no lleven quince años, cuando menos, de explotación, se fijará dicha anualidad mediante evaluación pericial, que habrán de informar el Consejo Superior de Ferrocarriles y el de Obras públicas en pleno, dictando el Gobierno la resolución definitiva, que para el caso proceda.

Quinta. Al acordarse el rescate, el Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, nombrará las Delegaciones necesarias para intervenir las explotaciones de la línea o líneas de que se trate.

Sexta. Las anualidades substitutivas del disfrute quedarán en todo caso afectas, según las leyes comunes, a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al restante pasivo de las Empresas.

Séptima. Los concesionarios de las líneas rescatadas podrán solicitar y obtener del Gobierno la entrega de resguardos nominativos transmitibles por endoso o títulos al portador, que darán derecho, a su tenedor legítimo, al cobro de la anualidad convenida durante el tiempo que se haya acordado.

Octava. El capital o número de anualidades que deben abonarse a las Empresas por el rescate de varias o alguna de sus concesiones se determinará con arreglo a cuanto se consigna en el anejo a estas Bases número 1, en relación con la reversión.

Para las Empresas de activo saneado, el Estado podrá tomar a su cargo, íntegramente, el servicio de intereses y amortización de las obligaciones hipotecarias y demás cargas aseguradas en el disfrute, haciendo en las anualidades las deducciones correspondientes.

BASE DECIMOQUINTA

CONTABILIDAD DE LAS EMPRESAS

A propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, se establecerán las reglas generales de contabilidad que se estimen precisas y a las que deberán ajustarse las Empresas acogidas a este régimen, con el fin de establecer en todo tiempo, en

forma clara y exacta, la cuenta y razón de los ingresos y gastos correspondientes a las respectivas explotaciones ferroviarias, con separación de las relativas a los bienes de las Empresas no incluídos en el valor del establecimiento de las mismas. Estas reglas deberán detallar las normas precisas para el debido cumplimiento de los preceptos consignados en las Bases anteriores, tanto por lo que afecta a la fijación de los valores y capitales definidos en la Base novena, como por lo que se refiere a la recopilación de los datos en que han de basarse los cálculos y revisiones de las tarifas, a la distribución de los productos de las mismas, a las disposiciones contenidas en la Base décimotercera para determinadas concesiones y a la fijación en su caso de las anualidades de rescate.

La Sección permanente encargada de la gestión de la Caja Ferroviaria, de conformalidad con lo prescrito por la Base octava, en su apartado cuarto, se llamará de Contabilidad y Caja, adscribiéndose a la misma una oficina, a la que se hallarán afectos funcionarios del Cuerpo de Contabilidad del Estado. Esta Sección, auxiliada por la referida oficina, estudiará, formulará y propondrá al Consejo las reglas y normas antes expresadas y ejercerá la correspondiente intervención en las contabilidades de las Empresas, para recabar el cumplimiento de las normas antes citadas.

Para asegurar la eficacia de dichas reglas, el Consejo Superior de Ferrocarriles acordará la adopción por todas las Empresas de una clasificación uniforme de sus ingresos, gastos y cargas, de manera que cada uno de los conceptos parciales comprendidos en estos tres epígrafes, se correspondan exactamente en las contabilidades de aquéllas, a fin de facilitar la implantación de las medidas de carácter general que puedan ser necesarias y evitar los entorpecimientos y dificultades a que daría lugar la diversidad de criterio en las referidas clasificaciones. Con igual objeto deberán sujetarse todas las Empresas a las normas que dicte el Consejo Superior de Ferrocarriles, a propuesta de la Sección de Contabilidad y Caja, para la distinción y determinación de los gastos de primer establecimiento y de explotación, así como para acomodar a modelos uniformes los balances anuales, las estadísticas del tráfico y los demás datos de carácter general, requeridos por la aplicación y desenvolvimiento del presente régimen ferroviario.

BASE DECIMOSEXTA

TROPAS DE FERROCARRILES

Las Empresas de ferrocarriles admitirán en sus redes, para que completen y mantengan la indispensable práctica ferroviaria, a las clases y soldados de los Regimientos de Ferrocarriles, que, a propuesta de la Jefatura del servicio militar correspondiente, y previa audiencia de las Empresas y del Consejo Superior de Ferrocarriles, determine el Gobierno.

Se dictarán, por los mismos trámites, las reglas que fijen los derechos y deberes de este personal militar, que no podrán desempeñar funciones propias de los Agentes de las Compañías, sin previa justificación de su aptitud con arreglo a las normas que exija cada Empresa a sus Agentes, debiendo fijarse las plantillas

de clases y soldados afectos a cada red, de modo que el número de aquéllos y de éstos no exceda del indispensable, para asegurar un servicio mínimo de circulación proporcionado a la importancia económico militar de cada Empresa.

BASE DECIMOSEPTIMA

RESOLUCION DE LOS PROBLEMAS DEL TRABAJO FERROVIARIO Y DE LAS CUESTIONES SOCIALES RELACIONADAS CON LOS FERROCARRILES

Por el solo hecho de que las concesiones explotadas por Empresas o las líneas a cargo del Estado sean objeto de fusión, reversión o rescate, no se alterarán para los Agentes ferroviarios los sueldos y beneficios que disfruten en virtud de las reglas y órdenes vigentes en cada Empresa, ni tampoco sus derechos de retiro, pensiones y socorros; sin perjuicio de los derechos que, con independencia de la fusión, reversión o rescate, correspondan a los Agentes, a las Empresas o al Estado.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, las Empresas deberán someter a la aprobación del Gobierno, en el plazo de un año a contar desde su ingreso en el régimen, previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, las escalas de sueldos, las reglas y órdenes vigentes, que determinen los beneficios que disfrutan sus Agentes y los Reglamentos en vigor para retiros, pensiones y socorros, así como las normas que regulen la adaptación a las nuevas condiciones de explotación, en casos de fusión, reversión o rescate, en forma que se reduzcan al mínimo los perjuicios y que se compensen los que no se puedan evitar fácilmente.

Las modificaciones sucesivas de cuanto se haya aprobado respecto a sueldo, beneficios, retiros, pensiones y socorros, se someterán a la misma tramitación.

Los problemas del trabajo y las cuestiones sociales, dentro del presente régimen ferroviario, se resolverán por tribunales especiales, y, en caso necesario, por el Gobierno, con arreglo a lo preceptuado por Real decreto de 23 de diciembre de 1923, en relación con el asunto.

Las ordenanzas y contratos del trabajo, que por iniciativa propia o a petición del Consejo Superior de Ferrocarriles, sometan las Empresas a la aprobación del Gobierno, se remitirán previamente al Ministerio del Trabajo, Comercio e Industria para que manifieste si alguno de sus preceptos no concuerda con las disposiciones reguladoras del trabajo en general.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Los anticipos concedidos por el Estado a las Empresas, para pago de haberes a su personal, a virtud de la Real orden de 23 de marzo de 1920, y disposiciones posteriores, serán gradualmente reintegrados por aquéllas e ingresados en la Caja Ferroviaria del Estado, dentro del ejercicio siguiente al en que se obtengan, para los productos líquidos, los excesos que habrán de constituir el reintegro,

en las fechas y por las partes alícuotas de estos excesos, que el Gobierno fije, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, a fin de conciliar este reembolso con la buena marcha de la explotación. Se procederá, desde luego, a inspeccionar la contabilidad de las Empresas, correspondientes a años anteriores, por si se dedujera, como resultado de ella, que han debido ya efectuarse reintegros en algún ejercicio.

Los anticipos reintegrables del Estado, destinados a adquisición de material, autorizados por Real decreto de 15 de octubre de 1920, y para instalación de la tracción eléctrica de la rampa de Pajares y obras complementarias, concedido por la Ley de 24 de julio de 1918, así como los que participen de análogo carácter, se considerarán como cargas de las Empresas para todos los efectos relacionados con estas Bases.

Segunda. Durante el plazo de ocho años, a partir de la fecha en que se aprueban estas Bases, regirán las exenciones a que se refieren los dos párrafos siguientes:

a) Los contratos o convenios de permutas, fusiones, arrendamientos y transferencias del disfruto de líneas o redes que para facilitar su mejor agrupación promueva el Consejo Superior de Ferrocarriles, por iniciativa propia o de las Empresas, estarán libres de pago a la Hacienda de los impuestos de derechos reales y timbre, a partir de la fecha de este Real decreto.

b) También estarán exentos del pago de dichos impuestos las operaciones conducentes a domiciliar en España el pago, exclusivamente en pesetas, de los dividendos de acciones y de los intereses y amortizaciones de obligaciones de las Empresas ferroviarias. Asimismo gozarán de la citada exención los actos y convenios de disminución, cancelación y transferencia de hipotecas, emisión y recogida de obligaciones, aumento y reducción del capital social que, para colocarse en las condiciones de las de activo saneado, o para ejecutar los contratos o convenios a que se refiere el apartado *a*), realicen por sí mismas o concierten con sus acreedores las Empresas concesionarias acogidas al régimen y beneficios de este Real decreto.

Tercera. A los efectos relacionados con la aplicación a las Empresas de la Ley reguladora de la contribución sobre Utilidades de la riqueza mobiliaria y correspondiente determinación de los productos obtenidos por aquélla, habrá de deducirse de dichos productos el importe de todo lo que corresponda al Estado, a virtud de lo dispuesto en estas Bases.

Cuarta. Las Empresas de ferrocarriles sometidas al presente régimen ferroviario, cualquiera que sea la fecha de su concesión, estarán obligadas a la observancia de la Ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la producción nacional y disposiciones complementarias de la misma, dictadas o que se dicten en lo sucesivo.

Quinta. El Consejo Superior de Ferrocarriles reglamentará la concesión de billetes gratuitos o con reducción de precios, y regulará los conciertos que puedan celebrarse para servicios oficiales de viajeros y mercancías.

Sexta. El Ministerio de la Guerra, por medio de los organismos dependientes del mismo, y oyendo a las Empresas, estudiará y resolverá cuanto concierna a la organización y realización de los transportes militares, a fin de acomodarlos a las exigencias de la técnica ferroviaria y a lo que permitan las instalaciones y material de las líneas.

Las propuestas correspondientes se someterán al Consejo Superior de Ferrocarriles, para que las tenga en cuenta al estudiar los planes de mejora y ampliación de las redes actuales y las adquisiciones de material a que se refiere la Base

sexta, cuando resulten compatibles con las necesidades comerciales a que respondan aquellas obras y adquisiciones.

La que tengan carácter exclusivamente militar o afecten de un modo principal y directo a las necesidades de la defensa nacional se tendrán también en cuenta al redactar aquellos planes, pero no se costearán con fondos procedentes de la Caja Ferroviaria y sí con cargo a los créditos que a tal objeto habrán de consignarse en los presupuestos del Estado.

También se estudiarán por el Ministerio de la Guerra las tarifas ferroviarias que hayan de aplicarse a los transportes militares, sometiéndolas a examen del Consejo Superior de Ferrocarriles, en relación con los preceptos de las Bases décima y undécima.

Cuando las decisiones del Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, relacionadas con los extremos indicados anteriormente, no estuviesen de acuerdo con las propuestas del Ministerio de la Guerra, la resolución definitiva corresponderá al Presidente del Gobierno.

Séptima. El 70 por 100, como mínimo, del personal superior técnico de las Empresas, deberá tener el correspondiente título español.

A propuesta de cada Empresa y previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, se determinará, según la importancia y naturaleza de su tráfico y servicio, los cargos que deban clasificarse como técnicos para los efectos del párrafo anterior.

Octava. Por la Sección de Contabilidad y Caja se estudiarán las normas para la liquidación de créditos y débitos entre el Estado y las Empresas, proponiendo las reglas que habrán de seguirse para hacer efectivos los saldos que resulten, tanto al iniciarse el régimen como en los años sucesivos.

Novena. Continuarán en vigor todos los preceptos de la legislación actual, que regulen las facultades del Gobierno para compeler a las Empresas ferroviarias al cumplimiento de las obligaciones prescritas en las respectivas concesiones y para imponer a las mismas las sanciones procedentes, debiendo, además, tenerse en cuenta para su cumplimiento, en relación con las modalidades del presente régimen, las reglas que siguen:

a) El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá imponer a las Empresas, previa audiencia de las mismas y dentro de los límites que señala la vigente ley de Ferrocarriles, multas por faltas o negligencias en su gestión, si de ella resultase perjuicio para el Estado o para el interés público.

b) Cuando la Empresa concesionaria incurriese en faltas o negligencias que se estimaran más graves, el Consejo Superior de Ferrocarriles, oyendo previamente a aquélla, propondrá al Ministerio de Fomento la designación de un Delegado que intervenga directamente su gestión, durante determinado plazo, con las facultades que se le señalen en armonía con lo preceptuado en la Base octava. A dicho Delegado se agregará el personal técnico y administrativo que se estime necesario, corriendo a cargo de la Empresa el pago de los gastos que dicha Delegación ocasione.

c) Cuando las faltas o negligencias de la Empresa produzcan la interrupción del servicio, pongan en peligro la seguridad de la explotación o causen grave lesión a los intereses del Estado o a los públicos, el Consejo Superior de Ferrocarriles, oyendo antes a aquélla y al Consejo de Obras públicas, propondrá al Gobierno la designación de un Delegado que durante determinado plazo asuma la dirección de la explotación de la línea o líneas respectivas, con la oportuna intervención del Consejo de Administración de la Empresa. Al referido Delegado podrá también

auxiliarle el personal técnico y administrativo necesario para el buen desempeño de su cometido, corriendo todos los gastos de la expresada Delegación a cargo de la Empresa.

d) En caso de manifiesta resistencia de la Empresa al cumplimiento de las disposiciones que dicte el Gobierno como consecuencia de lo dispuesto en el apartado anterior, se instruirá el oportuno expediente de caducidad de la concesión, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, oyéndose a los Consejos de Obras públicas y de Estado en pleno.

e) Contra las resoluciones del Gobierno a que se refieren los dos párrafos anteriores, podrán las Empresas recurrir en vía contenciosa ante el Tribunal Supremo.

Décima. El Consejo Superior de Ferrocarriles estudiará un plan de enseñanza ferroviaria, con el concurso de las Empresas.

Undécima. El Consejo, en el plazo de dos años, propondrá al Gobierno, de acuerdo con lo establecido en el apartado *h*) del primero de los artículos de la base octava, la organización de Tribunales especiales que resuelvan rápida y económicamente las cuestiones derivadas del cumplimiento del contrato de transporte.

Duodécima. Queda derogado todo cuanto se oponga al cumplimiento de lo que se preceptúa por este Real decreto, que tiene carácter de Ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos con arreglo a la legislación vigente, hasta la fecha de aprobación de estas Bases.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Las Empresas que soliciten su ingreso en el presente régimen habrán de presentar con su instancia:

I. Certificación del acuerdo que autorice su petición, en la forma y con los requisitos que exijan sus respectivos estatutos sociales.

II. Copias de las escrituras de convenios o contratos que en su caso hubieran celebrado y estimasen necesarios para su debida clasificación dentro del régimen.

III. Resumen de los datos precisos para la determinación de las evaluaciones de capital, con arreglo a estas Bases.

Segunda. El plazo para que cada Empresa pueda solicitar su ingreso en el régimen, será de tres meses, contados a partir de la fecha de la aprobación de estas Bases.

En los casos especiales indicados en la Base décimotercera, se considerará modificado dicho plazo, para las que presenten en tiempo hábil la proposición a que alude el apartado primero de dicha Base, con sujeción a las siguientes normas:

a) Para las que se clasifiquen en el primer grupo del apartado cuarto, su proposición se entenderá equivalente a la solicitud de ingreso, y éste se considerará autorizado cuando el Gobierno dicte las disposiciones especiales que la Empresa hubiera solicitado.

b) Para las del segundo grupo del mismo apartado, surtirá los efectos de solicitud de ingreso, su conformidad con el primer acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles acerca de su proposición, si la hiciera constar en el plazo de un mes, a partir de la fecha del acuerdo. Si en ese plazo no hace constar su conformidad o disconformidad, no se considerará a la Empresa como comprendida en ningún caso especial.

c) En el caso previsto, para las del segundo grupo, en el último párrafo del apartado primero de la Base décimotercera, si la resolución fuera de acuerdo con la

segunda propuesta, se entenderá ésta equivalente a la solicitud de ingreso. Si la resolución no fuera de acuerdo con la propuesta, regirá el plazo que prescribe la misma Base.

d) Al solicitar cada Empresa su ingreso en el régimen, podrá reservarse el derecho de renunciar a este ingreso al conocer la cuantía del valor real provisional de su establecimiento, calculado por el Consejo, con arreglo a la Base novena.

A este efecto, el referido Consejo comunicará a la Empresa interesada el valor real provisional de su establecimiento, en cuanto lo calcule; y aquélla podrá renunciar a su ingreso en el régimen, en el plazo de quince días, a partir de la fecha de dicha comunicación.

Las Empresas que soliciten su ingreso, reservándose este derecho de renuncia, deberán presentar su correspondiente solicitud en el plazo de dos meses, en lugar de los tres que establece el primer párrafo de esta disposición transitoria.

Tercera. Acordada por el Gobierno la admisión de una Empresa en el presente régimen, se publicará en la "Gaceta de Madrid" la resolución que a tal efecto se dicte.

Cuarta. Durante el período transitorio definido en la Base décima, se aplicarán, para la tasación de los transportes ferroviarios, las tarifas hoy vigentes, de acuerdo con el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, subsistiendo en dicho período la vigencia de ese Real decreto y la de los anticipos otorgados por el Estado a las Empresas para el pago de los mayores jornales y haberes de su personal a virtud de lo preceptuado por la Real orden de 23 de marzo de 1920 y disposiciones complementarias, con las reducciones detalladas para los anticipos en el Anejo número 2, sin que por esta sola causa pueda reducirse el personal ni disminuirse sus jornales y haberes. Dichos anticipos estarán sujetos a los reintegros dispuestos en la Real orden antes citada, según lo prevenido en la primera de las disposiciones adicionales.

El artículo 3.° del Real decreto de 30 de enero de 1924, dictado para la creación del Consejo Superior de Ferrocarriles, quedará sustituído por esta disposición transitoria, desde la fecha en que se aprueben estas Bases, a los efectos de la cuantía y forma de las expresadas reducciones de anticipos.

Quinta. El Consejo Superior de Ferrocarriles procederá al estudio y propuesta de las tarifas que hayan de regir en el período provisional definido en la Base décima, el cual deberá comenzar para cada Empresa a los tres meses de la fecha en que se publique en la "Gaceta" su ingreso en este régimen.

Sexta. De los nuevos gastos que pueda representar la implantación progresiva de la jornada de ocho horas, durante el período transitorio, así como de los que se deriven de las obligaciones pendientes de pago al personal por este concepto, previamente examinadas por el Consejo Superior, llevarán las Empresas cuenta especial, a fin de cargarlos como gastos de explotación en cuanto entre en vigor el régimen provisional para cada una de ellas.

Los gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles y sus depedencias durante el citado período transitorio, se abonarán con cargo a los créditos consignados para pagos de anticipos.

Séptima. Si las tarifas correspondientes al período provisional no se aprobaran dentro de los tres meses señalados en la quinta de estas disposiciones transitorias, se entenderán facultadas las Empresas para elevar sus tarifas hasta las máximas legales de su concesión.

Octava. Al aplicar para cada Empresa las tarifas del período provisional a que se refiere la Base décima, o las del apartado anterior, en su caso, cesará para ella

el derecho al percibo de los anticipos y a la apliccion del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, relativo al aumento del 15 por 100 en las tarifas.

Novena. En el plazo de un año se revisarán, por el Ministerio de Fomento, los expedientes de ferorcarriles en tramitación y los relativos a concesiones ya otorgadas, cuyas líneas no se hallen en explotación, instruyendo desde luego expediente de caducidad para los que resulten incursos en ella.

Décima. En tanto no se reforme la legislación vigente, deberá oirse al Consejo Superior de Ferrocarriles antes de sacar a subasta una concesión ferroviaria.

Undécima. Se reserva a favor del Estado, para el caso en que éste acuerde construir por sí, en un plazo inmediato, algún ferrocarril cuya concesión se esté tramitando con arreglo a la legislación vigente, el derecho a hacerse cargo del proyecto, pagando al peticionario su importe, según tasación, así como los gastos que justifique haber realizado.

Duodécima. Los ferrocarriles cuya concesión se hubiese otorgado al publicarse estas Bases sin haber terminado su construcción, podrán acogerse al presente régimen, después de comenzada su explotación.

ANEJO NUMERO I

NORMAS PARA FIJAR LA FECHA MEDIA DE REVERSION DE VARIAS CONCESIONES

1.ª La fecha media de reversión de un grupo de concesiones se fijará, determinando primero, para cada una de ellas, el capital que en la actualidad representa el derecho de la concesión, valiéndose de la fórmula siguiente:

$$c = \frac{a}{i} \left(1 - \frac{1}{(1 + i)\ t}\right)$$

El significado de cada una de los letras que intervienen en esta fórmula es: c, Capital que se busca; a, Anualidad deducida, según la base décimocuarta para todos los casos; t, Tiempo que resta de la concesión, a partir de la fecha que se adopte para el cálculo. (Número entero o fraccionario de años.) i, interés (tanto por uno), o cociente que resulte de la división $\frac{a}{v}$, en la que v representa el Valor real del establecimiento, según se define en la Base novena.

* * *

Cuando los términos de las concesiones no coincidan, se llevarán a la fórmula dicha los valores correspondientes a cada concesión.

$a_1, a_2, a_3...; t_1, t_2, t_3...; i_1, i_2, i_3...;$ deducidos estos últimos (los de i), de los respectivos $a_1, a_2, a_3...;$ y $v_1, v_2, v_3...,$ y se hallará los $c_1, c_2, c_3...,$ que correspondan.

Si C es la suma $c_1 + c_2 + c_3...$, V, la suma $a_1, a_2, a_3...$, A, la suma $v_1, v_2, v_3...;$ y se designa por I el cociente $\frac{A}{V}$, la relación

$$C = \frac{A}{I}\left(1 - \frac{1}{(1+I)\ t}\right)$$

dará el valor *T*, que es el tiempo medio único que resta a todas las concesiones englobadas, a partir de la fecha en que se base el cálculo.

NOTA.—Para la determinación de las fechas medias de reversión se supone, en todo caso, que las obligaciones y cargas corren totalmente a cuenta de las Empresas.

2.ª Los ferrocarriles concedidos a perpetuidad, pertenecientes a Empresas sometidas al presente régimen, se considerarán otorgados por noventa y nueve años, a partir de la fecha de la disposición a que se refieren estas normas, quedando transformados en temporales a todos los efectos de este régimen.

Para todos los ferrocarriles de concesión temporal, actualmente en explotación, se considerará como fecha a partir de la cual debe contarse el plazo de concesión, la que corresponda al término del que para la construcción total de la línea señaló la concesión respectiva, sin tener en cuenta las prórogas.

ANEJO NUMERO 2

RELACION DE LOS TANTOS POR CIENTO DE REDUCCION QUE HAN DE SUFRIR LOS ANTICIPOS DE PERSONAL OTORGADOS POR EL ESTADO A LAS DISTINTAS EMPRESAS FERROVIARIAS POR REAL ORDEN DE 23 DE MARZO DE 1920 Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DURANTE EL REGIMEN QUE SE ESTABLECE POR LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS DE ESTE REAL DECRETO

Caminos de Hierro del Norte de España, 50 por 100.
Madrid a Zaragoza y a Alicante, 50 por 100.
Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España, 20 por 100.
Secundarios de Castilla, 20 por 100.
Medina del Campo a Salamanca, 10 por 100.
Salamanca a la frontera de Portugal, 8 por 100.
The West Galicia Railway, 20 por 100.
Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada, 80 por 100.
Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos, no percibe anticipo.
Metropolitano Alfonso XIII, no percibe anticipo.
Ferrocarril eléctrico de Guadarrama, no percibe anticipo.
Compañía Madrileña de Urbanización, no percibe anticipo.
Sociedad Azucarera de Madrid, no percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón, 30 por 100.
Compañía de Madrid a Villa del Prado y Almorox, 15 por 100.
Villacañas a Quintanar de la Orden, 10 por 100.
Argamasilla a Tomelloso, 100 por 100.
Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya, no percibe anticipo.
Valdepeñas a Puertollano, 5 por 100.
Compañía de los Ferrocarries Andaluces, 30 por 100.
Caminos de Hierro (Granada, Baza, Guadix), 100 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España, 14 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, 30 por 100.
Málaga a Algeciras y Cádiz, no se rebaja el anticipo.
Compañía Gaditana de Minas La Caridad de Aznalcóllar, 10 por 100.

Sociedad Minas de Cala, no se rebaja el anticipo.
Sociedad Minas Castillo de las Guardas, no se rebaja el anticipo.
Compañía del Ferrocarril del Condado, no percibe anticipo.
Compañía Anónima de Buitrón, no percibe anticipo.
Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva, 8 por 100.
Compañía Azufre y Cobre de Tharsis a Huelva, no percibe anticipo.
Compañía de Ríotinto, no percibe anticipo.
Lucainena de las Torres a Ensenada Aguas Amargas, no percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, no percibe anticipo.
Ferrocarril de Soria a Navarra, no se rebaja el anticipo.
Compañía de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón, 25 por 100.
Sociedad Valenciana de Tranvías, no percibe anticipo.
Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turía, 100 por 100.
Alcoy and Gandía Railway and Arabano Compañía Limited, 25 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de Alicante, 20 por 100.
Mazarrón al Puerto, no percibe anticipo.
Sociedad de Caminos de Hierro de la Sierra de Cartatgena, no percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril de La Carolina y prolongaciones, no se rebaja el anticipo.
Sociedad Anónima de Tranvías de Granada, no percibe anticipo.
The Almería and Alhamilla Railway, Compañía Limited, no percibe anticipo.
The Grest Soulhief Railway, Compañía Limited, 10 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y Orense a Vigo, 20 por 100.
Ferrocarril de Montaña a Grandes pendientes, no percibe anticipo.
Sociedad Funicular (Vallvidriera), no percibe anticipo.
Sociedad del Tibidabo, no percibe anticipo.
Sociedad Anónima de Funiculares y Ascensores, no percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril de Sarriá, no percibe anticipo.
Olot a Gerona, 84,25 por 100.
San Felíu de Guixols a Gerona, 100 por 100.
Mollerusa (Sociedad Azucarera del Segre), no percibe anticipo.
Compañía Reusense de Tranvías, no percibe anticipo.
Flassá a Palamós, 50 por 100.
Compañía General de Asfalto y Portland, no percibe anticipo.
Sociedad Anónima del Ferrocarril de Cataluña, no percibe anticipo.
Ferrocarriles Catalanes, S. A., 100 por 100.
Manresa a Berga, 50 por 100.
Valladolid a Medina de Ríoseco, no se rebaja el anticipo.
Mollet a Caldas de Montbuig, 20 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza, 75 por 100.
Onda al Grao de Castellón, no percibe anticipo.
Alcantarilla a Lorca, 50 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla, 30 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Sádaba a Gallur, 8,50 por 100.
Sociedad Minas y Ferrocarril de Utrillas, 40 por 100.
Ferrocarril de Borja a Cortes, no se rebaja el anticipo.
Ferrocarril de Haro a Ezcaray, 10 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía, no se rebaja el anticipo.
Bilbao a Lezama, no se rebaja el anticipo.
Amorebieta a Guernica, no se rebaja el anticipo.

Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, 45 por 100.
Bilbao a Begoña, no percibe anticipo.
Funicular Archanda, no percibe anticipo.
Compañía Ferrocarril La Robla a Valmaseda, 50 por 100.
Sociedad Industrias y Ferrocarriles (León a Matallana), no percibe anticipo.
Sociedad Minera de Villaodrid, no se rebaja el anticipo.
Ferrocarriles Vascongados, 50 por 100.
Compañía Ferrocarril de Triano, no percibe anticipo.
Compañía Ferrocarril Monte Igueldo, no percibe anticipo.
Sociedad Minera Guipuzcoana, 25 por 100.
Sociedad Eléctrica "El Irati", 10 por 100.
Compañía del Ferrocarril del Bidasoa, 12 por 100.
San Sebastián a la Frontera, 40 por 100.
San Sebastián a Hernani, 25 por 100.
Ferrocarril Cantábrico, 60 por 100.
Astillero a Ontaneda, 20 por 100.
Santander a Bilbao, 100 por 100.
Económicos de Asturias y Arriondas a Covadonga, 50 por 100.
Sociedad Vasco Asturiana, 100 por 100.
Ferrocarril de Langreo, 100 por 100.
Ferrocarril de Carreño, no percibe anticipo.
Ferrocarril de Mallorca, no percibe anticipo.
Sociedad del Ferrocarril de Sóller, no percibe anticipo.

Observación.—Los tantos por ciento de reducción del anticipo, correspondientes al ferrocarril y minas de Berga (décimotercera Comisión), Sierra Alhamilla (décimonovena Comisión) y Sestao a Galdames (vigésima Comisión), no se consignan por falta de datos. El Consejo Superior de Ferrocarriles los determinará previa la información necesaria.

Dado en Palacio a doce de julio de mil novecientos veinticuatro.—ALFONSO.—El Presidente interino del Directorio Militar, *Antonio Magaz y Pers.*

Anejo núm. 2

INICIACION DE LOS ANTICIPOS PARA LA MEJORA DE HABERES DEL PERSONAL FERROVIARIO

Real orden de 23 de marzo de 1920, disponiendo que, con cargo al crédito ilimitado consignado en el artículo 5.º del capítulo único de la sección 13 del Presupuesto vigente, se autorice al Ministro de Abastecimientos para anticipar a las Compañías de ferrocarriles las cantidades a que asciendan durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos por las mismas a su personal.

Excmos. Sres.: Las conturbaciones económicas originadas por el trastorno mundial de los últimos años han impuesto la necesidad inexcusable de mejorar las remuneraciones de todos los que viven de sueldos y salarios, y han creado dificultades graves a las Empresas que no cuentan con medios económicos suficientes para hacer efectivas dichas elevaciones ni tienen expedito el camino de aumentar en análoga proporción sus ingresos, contándose entre éstas de un modo especial, por la magnitud de dichas dificultades y por la trascendencia del servicio que tienen encomendado, las Empresas concesionarias de ferrocarriles.

Reconocidas universalmente la necesidad de los aumentos del personal de las Empresas de ferrocarriles y la imposibilidad de que éstas los atiendan con sus actuales medios, el Gobierno ha propuesto a las Cortes el que creyó más expedito y eficaz al efecto; pero con motivo de su discusión parlamentaria, se ha producido una disconformidad de juicio en cuanto al procedimiento más provechoso para realizar el fin expuesto, y, en su caso, a las condiciones que habría de subordinarse la iniciativa del Gobierno, que ha dilatado una solución inmediata, sobre todo al coincidir con la inaplazable necesidad de discutir y votar la ley Económica del Estado para 1920-21.

El mal, sin embargo, no sólo no puede detenerse, sino que se agrava de día en día, poniendo ya en grave riesgo el tráfico normal, y, consecuentemente, el abastecimiento nacional, que es totalmente imposible sin su regularidad.

La ley denominada de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916 prevé varios casos de intervención del Gobierno para facilitar los transportes y abastecer el mercado nacional, aun teniendo que satisfacer a las Compañías ferroviarias indemnizaciones pecuniarias por consecuencia de las medidas que autorizan, y faculta, en cuanto al tráfico marítimo, para adoptar cuantas disposiciones estime necesarias para su regularización; pero no prevé nominalmente el caso de necesitarse indemnizaciones o incautaciones para asegurar el tráfico ferroviario, por no haberse tenido presente esta forma de posible conflicto cuando la ley fué redactada, aunque parece evidente estar la facultad de su solución conforme con su espíritu.

El Gobierno no puede, no obtante, inhibirse ni demorar una medida provisional que no prejuzgue, por tanto, ni menos impida, la solución que en las Cortes se estime más adecuada para un problema cuya realidad nadie ha puesto en duda, y no cree que traspasa el sentido de la ley de Subsistencias procurando utilizar los recursos que el Presupuesto ilimitadamente pone en su mano para que el tráfico y el abastecimiento nacional no se paralicen.

La necesidad, cuyo remedio no es posible dilatar, es la de permitir que las remuneraciones del personal se lleven desde luego a efecto, aplazando la satisfacción de otros fines a que el proyecto de ley tiende, hasta que las Cortes puedan votar sus determinaciones definitivas, y quedando de todas suertes subordinada a ellas la medida que se adopte de momento.

Por todo lo expuesto,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

1.° Que con cargo al crédito ilimitado consignado en el artículo 5.° del capítulo único de la sección 13 del Presupuesto vigente, se autorice al Ministro de Abastecimientos para anticipar a las Compañías de ferrocarriles las cantidades a que asciendan durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos por las mismas a su personal para el día en que cuenten con los recursos necesarios al efecto; y

2.° Que el reintegro de las cantidades anticipadas con tal objeto se verificará con el exceso que en los productos líquidos de ejercicios posteriores obtengan las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913.

De esta Real disposición se dará inmediatamente cuenta a las Cortes.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 23 de marzo de 1920.—*Allendesalazar.*

Señores Ministros de Hacienda y Abastecimientos.

Anejo núm. 3

PRIMERA PRORROGA DEL REGIMEN DE ANTICIPOS

Real orden de 29 de abril de 1920, autorizando al ministro de Abastecimientos para anticipar a las Compañías de ferrocarriles, en las mismas condiciones determinadas en la Real orden de 23 de marzo último, las cantidades de haberes concedidos para el mes de abril, durante los meses sucesivos, hasta que recaiga una resolución definitiva acerca del problema en todos sus aspectos.

Excmo. Sr.: Por Real orden de 23 de marzo último, fundada en el espíritu y el sentido que informa la ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916, se autorizó al Ministro de Abastecimientos para anticipar a las Compañías de ferocarriles las cantidades a que ascendieran durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos por las mismas a su personal, para el día en que cuenten con los recursos necesarios al efecto; anticipo que habrá de reintegrarse con el exceso que en los productos líquidos de ejercicios posteriores obtengan las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913. Subsisten las mismas causas que sirvieron de fundamento a dicha disposición, por no haberse solucionado aún el problema sometido por el Gobierno a las Cortes, de otorgar a las Empresas ferroviarias medios económicos suficientes para hacer frente, entre otros extremos, a la necesidad de mejorar las remuneraciones de sus empleados. Y como es indispensable, ínterin a tal solución definitiva se llega, que el régimen provisional establecido para el mes de abril no sufra interrupción.

Su Majestad el Rey (q. D. g.), con arreglo al apartado m) del artículo 2.° de la Ley de Presupuestos generales para 1920-21, que declara comprendidos en el estado de gastos los créditos necesarios para los fines de la ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916, se ha servido autorizar al Ministro de Abastecimientos para anticipar a las Compañías de ferrocarriles, en las mismas condiciones determinadas en la Real orden de 23 de marzo último, las cantidades a que han ascendido los aumentos de haberes concedidos para el mes de abril, durante los meses sucesivos, hasta que recaiga una resolución definitiva acerca del problema en todos sus aspectos.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 29 de abril de 1920.—*Allendesalazar.*

Anejo núm. 4

NUEVA PRORROGA DEL REGIMEN DE ANTICIPOS E INCORPORACION DE LOS PLUSES DE AUMENTO A LOS HABERES

Real orden de 10 de abril de 1921, disponiendo que el Estado siga facilitando el adelanto a las Compañas ferroviarias para el pago del plus de los agentes de dichas Compañías, cuyo plus se convierte en aumento de haber hasta tanto que se establezca el nuevo régimen ferroviario.

Ilmo. Sr.: El personal al servicio de las Compañías ferroviarias ha acudido en diversas ocasiones a ellas y a este Ministerio solicitando la incorporación al sueldo de que disfrutan sus agentes y que les sirve de regulador para fijar sus derechos pasivos, de los pluses que ahora perciben con cargo a los fondos de las Compañías y al adelanto que el Estado con tal fin hace a éstas.

Con dicho motivo, el Ministro que suscribe ha celebrado varias conferencias con los Directores y representantes de las Compañías ferroviarias, hallando en todos resuelto propósito de atender a la mejora económica de sus agentes y recordando que siempre les ofrecieron atender esas peticiones cuando los recursos de que dispusieran tuvieran el carácter de permanencia necesario para establecer gasto de tanta consideración.

En las últimas conferencias celebradas, las Compañías acordaron la incorporación de los pluses al sueldo, como se les venía pidiendo, llegando con gran facilidad el Ministro al acuerdo que motiva la presente disposición.

En su virtud, de conformidad con lo acordado en Consejo de Ministros, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer lo siguiente:

Primero. En atención a que la solución completa del problema ferroviario para el establecimiento de un nuevo régimen de los ferrocarriles españoles no ha podido ser sometida todavía a las Cortes, aunque el Gobierno de S. M. se propone hacerlo en plazo breve, y considerando que los pluses que los agentes de las Compañías perciben sobre el haber que les está asignado por las mismas, tanto el pagado con fondos de las Compañías como el que se abona con cargo al adelanto que el Estado viene haciendo para ese servicio, no se han incorporado al haber de cada uno de los agentes, y por ello no tienen en cuenta para determinar los derechos pasivos que las Compañías les reconocen, el Gobierno ha decidido significar a las Compañías la conveniencia de que esa incorporación tenga lugar, formando el haber actual de los agentes, más el importe de los indicados pluses, el sueldo regulador de los derechos pasivos de que disfruten, y las Compañías han manifestado desde luego su conformidad a tal propósito.

Segundo. El Estado seguirá facilitando el adelanto que ya otorgó a las Com-

pañías para el plus que ahora se convierte en aumento de haber, hasta tanto que se establezca el nuevo régimen ferroviario. Si la situación económica de las Compañías, antes de establecer dicho régimen, no permitiera el pago del primero de los pluses a que se refiere el apartado primero de esta Real orden, el Gobierno, apreciando las causas que determinan esa situación, atenderá también, ampliando el adelanto que viene haciendo a las Compañías, al pago de esas atenciones.

Tercero. La repercusión del aumento de haber en los derechos pasivos de los agentes quedará a cargo de las Compañías respectivas.

Lo que de Real orden comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos que correspondan.—Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 10 de abril de 1921. *Cierva.*

Señor Director general de Obras públicas.

Anejo núm. 5

PRORROGA DE LA LEY DE SUBSISTENCIAS EN LA QUE SE BASA EL REGIMEN DE ANTICIPOS PARA EL PERSONAL

Real decreto de 10 de noviembre de 1921, prorrogando nuevamente por otro período de doce meses la vigencia de la ley de 11 de noviembre de 1916, llamada de Subsistencias.

EXPOSICION

SEÑOR: Aunque diversas las circunstancias actuales de las que impusieron la promulgación en 11 de noviembre de 1916 de la ley llamada de Subsistencias, no se ha llegado aún a un estado de normalidad que permita prescindir de las facultades que dicha ley establece como extraordinarias.

Por esta consideración y con la esperanza de que sólo excepcionalmente sea preciso aplicar alguna de las aludidas disposiciones, pero con el convencimiento de que es indispensable porrogar su vigencia como inexcusable medida de previsión, que ningún daño puede ocasionar y evitará, como hasta ahora, perjuicios que debe prever el Poder público, de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 7.° de la ley de que se trata y con el informe del Consejo de Estado en pleno, el Presidente del Consejo de Ministros que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.

Madrid, 10 de noviembre de 1921.—SEÑOR: A. L. R. P. de V. M., *Antonio Maura y Montaner.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, a propuesta de su Presidente y de conformidad con lo informado por el Consejo de Estado en pleno,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único: Se prorroga nuevamente por otro período de doce meses la vigencia de la ley de 11 de noviembre de 1916, llamada de Subsistencias.

Dado en Palacio a diez de noviembre de mil novecientos veintiuno.—ALFONSO. El Presidente del Consejo de Ministro, *Antonio Maura y Montaner.*

Anejo núm. 6

PRORROGA DE LOS ARTICULOS SEGUNDO Y CUARTO DE LA LEY DE SUBSISTENCIAS

Real decreto de 9 de noviembre de 1922, disponiendo se prorrogue nuevamente la vigencia de los artículos 2.° y 4.° de la ley de Subsistencias.

EXPOSICION

SEÑOR: Es de toda evidencia que la anormalidad de la vida económica, causa de la ley de Subsistencias, va, por fortuna, desapareciendo. Prorrogada en su totalidad por períodos de doce meses a partir de 1917, lentamente se ha dejado de ejercitar por los Gobiernos muchas de las autorizaciones concedidas por la ley, y por esto ahora se limita la prórroga a las que se estime indispensables ejercitar, por no estar solucionados problemas como el de transportes y el de los carbones, cuyos complejos aspectos y múltiples derivaciones, no sólo en el orden económico, sino en el social, sería ocioso encarecer. No puede el Gobierno quedar desposeído de los medios extraordinarios que la ley aludida concede, y a cuyo amparo se han dictado las disposiciones que de un modo proverbial lo solucionan, hasta que el Poder legislativo acuerde las normas definitivas en el orden económico y en el jurídico. Parece ocioso indicar que ni un día más allá de aquel en que esas normas se hayan promulgado regirán esas autorizaciones. Acreditado tiene el Gobierno con sus actos y su política cuán grande es su deseo de llegar a la plena normalidad de la vida económica y de qué suerte usará con toda parsimonia de esos medios extraordinarios en la misma medida y grado que las circunstancias lo sigan exigiendo. Cumplido el precepto del artículo 7.° de la ley de 11 de noviembre de 1916, mediante el informe del Consejo de Estado en pleno, el Presidente del Consejo de Ministros que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.

Madrid, 9 de noviembre de 1922.—SEÑOR: A L. R. P. de V. M., *José Sánchez Guerra.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, a propuesta de su Presidente y de conformidad con el Consejo de Estado en pleno,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Quedan prorrogadas nuevamente por doce meses las autorizaciones contenidas en los artículos 2.° y 4.° de la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916.

Dado en Palacio a nueve de noviembre de mil novecientos veintidós.—ALFONSO.
El Presidente del Consejo de Ministros, *José Sánchez Guerra.*

Anejo núm. 7

NUEVA PRORROGA DE LOS ARTICULOS SEGUNDO Y CUARTO DE LA LEY DE SUBSISTENCIAS

Real decreto de 7 de noviembre de 1923, prorrogando hasta 1 de enero de 1924 las autorizaciones concedidas en los artículos 2.° y 4.° de la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916.

EXPOSICION

SEÑOR: El imperio de las leyes económicas es mayor cada día; pero no tan absoluto que pueda estimarse hayamos retornado a una plena y dichosa normalidad. Constante afán del Directorio Militar es volver a ella, encaminando sus esfuerzos en todos los órdenes de la producción, del cambio y del consumo, a restablecerla, dejando sin efecto leyes de excepción, que si tuvieron su razón de ser en la fecha de su promulgación, y prórrogas sucesivas por períodos de doce meses, es de toda evidencia, decididos a normalizar con toda premura los transportes, no ser precisa la prórroga parcial de la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916 por un período de doce meses, como se hizo en el Real decreto de 9 de noviembre del pasado año, sino que bastará prorrogarla, con el mismo alcance y las mismas limitaciones, hasta 1.° de enero próximo.

Fundado en tales consideraciones, cumplido el precepto del artículo 7.° de la citada ley, en cuanto a la audiencia del Consejo de Estado en pleno, y dadas las limitaciones con que la prórroga se propone, el Jefe del Gobierno tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.

Madrid, 7 de noviembre de 1923.—SEÑOR: A L. R. P. de V. M.—*Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.*

REAL DECRETO

De acuerdo con el Directorio Militar, a propuesta de su Presidente, Jefe del Gobierno, y oído el Consejo de Estado en pleno,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Quedan prorrogadas hasta 1.° de enero de 1924 las autorizaciones concedidas en los artículos 2.° y 4.° de la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916.

Dado en Palacio a siete de noviembre de mil novecientos veintitrés.—ALFONSO. El Presidente del Directorio Militar, *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.*

Anejo núm. 8

NUEVA PRORROGA DE LOS ARTICULOS SEGUNDO Y CUARTO DE LA LEY DE SUBSISTENCIAS

Real decreto de 28 de diciembre de 1923, prorrogando hasta 1 de febrero de 1924 las autorizaciones concedidas en los artículos 2.° y 4.° de la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Directorio Militar, y a propuesta de su Presidente, Jefe del Gobierno; teniendo en cuenta el dictamen que emitió el Consejo de Estado, por mayoría del Pleno, favorable a que la llamada ley de Subsistencias se prorrogara por el tiempo marcado en la ley de 11 de noviembre de 1916,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Quedan prorrogadas hasta 1 de febrero de 1924 las autorizaciones concedidas en los artículos 2.° y 4.° de la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916.

Dado en Mudela a veintiocho de diciembre de mil novecientos veintitrés.—ALFONSO.—El Presidente del Directorio Militar, *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*

Anejo núm. 9

CREACION DE UN CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES. MANTENIMIENTO DEL RECARGO DEL 15 POR 100 DE LAS TARIFAS E INICIACION DE LA SUPRESION DE ANTICIPOS

Real decreto de 30 de enero de 1924, creando un Consejo Superior de Ferrocarriles para regular e inspeccionar la gestión ferroviaria de las Empresas.

EXPOSICION

SEÑOR: El Directorio Militar, desde su constitución, ha considerado como una de las cuestiones más importantes de la vida nacional la relacionada con los ferrocarriles, dedicando a ella preferente atención una Ponencia que, tras intenso trabajo, en el que han colaborado los más valiosos elementos, ha condensado en luminoso y concreto informe conclusiones que tienden a resolver en conjunto y sin desatender ninguna de sus ramificaciones el complicado y arduo problema ferroviario.

En dicho informe se proponen soluciones, no sólo de orden económico financiero, sino también técnico, que conducen a armonizar todos los intereses encontrados y diversos que son factores del problema de que se trata, si bien atendiendo preferentemente a mejorar este primordial servicio público, descuidado desde tantos años, no obstante los cuantiosos sacrificios que para mejorarlo se ha impuesto el Estado.

Haría suyo el Directorio, trasladándolo a un proyecto de Decreto-ley, el trabajo de referencia; mas comprendiendo la gravedad suma de adoptar una solución tan amplia cual la de que se trata, que afecta a sectores tan importantes de la vida nacional, prefiere antes de hacerlo garantizar aún más la solución que se adopte, con la intervención de un organismo que ofrezca las mayores seguridades de acierto, por formar parte de él todos los elementos que por tener intereses ligados al problema ferroviario lo conocen a conciencia.

Mas como no es posible seguir auxiliando a las Compañías con anticipos que suponen un gran dispendio para el Estado, ya no tan justificado como cuando se estableció, durante todo el tiempo que tarde en implantarse el nuevo régimen, también se propone a V. M. el medio de ir disminuyendo paulatinamente ese anticipo hasta extinguirlo por completo en espera de las compensaciones que habrá de proponer el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el que se da más eficaz intervención a la representación del Estado y a la de los usuarios, relevándoles a los que constituyen aquélla de toda otra misión, a fin de que su labor sea más intensa y puedan dedicar todas sus actividades en los importantes estudios y cometidos que han de encomendarse a dicho Centro superior dentro del nuevo régimen.

Se da también entrada al elemento obrero, completando así la representación de todas las entidades que tienen relación directa con los ferrocarriles.

Por las razones expuestas, el Presidente que suscribe tiene el honor de someter a V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Sevilla, 30 de enero de 1924.—SEÑOR: A L. R. P. de V. M., *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.*

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° En representación conjunta del Estado y de todos los intereses nacionales, se crea un Consejo Superior de Ferrocarriles para regular e inspeccionar la gestión ferroviaria de las Empresas.

Serán atribuciones del Consejo Superior de Ferrocarriles:

Además de las determinadas en el Estatuto aprobado por Real orden de 27 de marzo de 1922: Informar acerca del proyecto presentado de nuevo Régimen Ferroviario, proponiendo razonadamente las soluciones que estime oportunas. Este informe ha de ser emitido en el plazo de un mes, a partir de la constitución del Consejo.

Implantar la organización del Régimen Ferroviario que definitivamente se adopte.

El Ministerio de Fomento podrá, por Real decreto, delegar en el Consejo las atribuciones que estime oportunas.

Será Presidente nato del Consejo Superior de Ferrocarriles el Subsecretario del Ministerio de Fomento, y para sustituirle en cuantas funciones presidenciales no ejerza él por sí habrá un Vicepresidente, que será elegido entre los Vocales pertenecientes a la Delegación del Estado, por votación del mismo citado Consejo.

Formarán este Consejo 17 Vocales, que podrán ser reelegidos, cuyo mandato durará seis años y que se renovarán por mitad cada tres, sin tener en cuenta el tiempo de ejercicio de cada Vocal.

Seis de ellos tendrán la Delegación conjunta de las concesiones ferroviarias existentes, que los elegirán de modo que tengan equitativa ponderación con la diversidad de intereses entre unas y otras Empresas, con la varia extensión de las líneas y la desigual intensidad del tráfico respectivo.

Otros seis Vocales, además de tener en el Consejo la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, se contituirán aisladamente para deliberar y gestionar en aquello que sea interés privativo de dicho Patrimonio, ora se trate de ferrocarriles que pertenezcan en pleno al Estado, ora de los derechos de éste en relación con las Empresas. Dos de estos Vocales serán nombrados entre los Ingenieros de Caminos, y otro entre los de Minas, Agronómos e Industriales, por el Ministerio de Fomento. El Ministerio de Hacienda designará otros dos Vocales, elegidos entre personas de aptitud que sea notoria, por ser acreditados especialistas en materia ferroviaria. Otro Vocal será Jefe de los Servicios de Ferrocarriles Militares.

Otros cuatro Vocales, que serán nombrados a propuesta del Ministerio de Fomento, constituirán la Delegación de los Usuarios, siendo designados, respectivamente, uno por cada una de las Corporaciones de cáracter mercantil agrícola, minera e industrial, a quienes más directamente interesan los transportes ferroviarios.

Y otro Vocal, en representación de los Agentes y obreros ferroviarios, que será nombrado por el Gobierno, previa propuesta de los Vocales obreros del Tribunal Central del Trabajo Ferroviario, eligiendo por votación a uno cualquiera de los Agentes u obreros que presten servicio en las Empresas de Ferrocarriles.

Por cada Vocal se nombrará su suplente, que se designará de un modo exactamente igual al consignado más adelante para la provisión de vacantes de Vocales y suplentes, estén o no nombrados en totalidad dichos Vocales. El suplente del Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles será el primer Jefe de la Sección de Comunicaciones del Estado Mayor Central.

Los suplentes asistirán a todas las reuniones del Consejo y de sus ponencias con voz, pero sin voto, salvo en los casos de falta de asistencia del Vocal a quien sustituyan.

En caso de empate en las votaciones, éstas se considerarán resueltas por mayoría a favor del voto emitido por la Presidencia.

La condición de Vocal y de suplente del Consejo Superior de Ferrocarriles, a que se refieren los párrafos anteriores, será incompatible con la de Consejero, Administrador, Asesor u otro análogo en las Compañías y Empresas de ferrocarriles, con las naturales excepciones de los Vocales y suplentes pertenecientes a la Delegación de las Empresas y del Vocal y suplente representantes de los Agentes y obreros ferroviarios.

El Gobierno podrá separar a los Vocales y suplentes del Consejo Superior de Ferrocarriles nombrados por el Gobierno a propuesta del Ministerio de Fomento o el de Hacienda, según haya intervenido el uno o el otro en el nombramiento que se deje sin efecto.

Las vacantes que en el Consejo Superior de Ferrocarriles ocurran después de su primera constitución serán provistas:

a) Las de Vocales y suplentes pertenecientes a la Delegación de las concesiones ferroviarias, por elección de estas mismas, cuidando de no alterar la ponderación ya expresada.

b) Las de Vocales y suplentes pertenecientes a la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, por nombramiento acordado por el Gobierno, a propuesta de los miembros subsistentes de esta misma Delegación, si tal propuesta obtiene la conformidad del Ministerio a quien correspondió iniciar la originaria provisión del cargo vacante, sea el de Fomento, sea el de Hacienda.

c) La del Vocal y del suplente representantes de los Agentes y obreros ferroviarios, por el mismo procedimiento consignado para los primeros nombramientos; y

d) Las de Vocales y suplentes restantes, a propuesta de todos los Vocales que subsistan del Consejo, de tal manera que ostente el elegido la misma calidad que la persona a quien reemplace.

Cada Delegación elegirá entre sus Vocales un Presidente y señalará el orden para sustituir a éste en la dirección de las deliberaciones.

Siempre que en pro o en contra de un acuerdo del Consejo Superior voten unánimes los Vocales de la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, de modo que resulte aislada una de dichas representaciones, la decisión final del asunto estará reservada al Gobierno.

Los Vocales que constituyen la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional en el Consejo Superior de Ferrocarriles, al ser nombrados, serán baja en los destinos que tuvieren, debiendo dedicar todas sus actividades, con carácter constante en viajes, oficina o sesiones del Consejo y Ponencias al desempeño de su nuevo cargo, que será incompatible con cualquier otro destino o cometido.

Los sueldos de dichos Vocales serán los mismos que disfrutasen en sus anteriores destinos o los correspondientes a su categoría, con independencia de las dietas por asistencias al Consejo, que serán cincuenta pesetas para el Vicepresidente, Vocales y suplentes, por cada sesión del Pleno del Consejo.

El Vocal y suplente militares asistirán solamente a los Plenos del Consejo y a

aquellos trabajos previos que por su índole exijan su presencia, siendo compatibles sus destinos y sueldos con sus cargos en el Consejo, una vez que dichos Vocal y suplente militares lo son por razón de sus destinos.

El actual Consejo Superior Ferroviario queda disuelto, pudiendo proponerse sus Vocales para la organización del nuevo Consejo Superior de Ferrocarriles, que deberá constituirse en un plazo de qunce días, una vez publicado este Real decreto.

El Consejo Superior de Ferrocarriles, una vez que se implante el nuevo Régimen ferroviario, propondrá al Ministerio de Fomento el Estatuto correspondiente para su funcionamiento, rigiendo por el momento el provisional antes mencionado, que continúa vigente en todo lo que no queda modificado por este Real decreto.

Artículo 2.° Durante el tiempo que transcurra hasta la implantación del nuevo régimen ferroviario, se mantendrá el aumento del quince por ciento sobre las tarifas, autorizado por Real decreto de 23 de diciembre de 1918, que ha venido aplicándose hasta la fecha.

Art. 3.° El anticipo reintegrable concedido a las Empresas por Real decreto de 23 de marzo de 1920 y disposiciones posteriores para aumentos de primas y haberes del personal ferroviario, a partir de la pubicación de este Real decreto, se reducirá mensualmente de un modo progresivo, por dozavas partes, hasta la implantación del nuevo régimen ferroviario, sin que dichas reducciones impongan en forma alguna, por dicha sola causa, reducción en los actuales jornales y haberes de los obreros y agentes inferiores ferroviarios.

Dado en Sevilla a treinta de enero de mil novecientos veinticuatro.—ALFONSO.— El Presidente del Directorio Militar, *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.*

Anejo núm. 10

REGIMEN SUSTITUTIVO DEL PERIODO PROVISIONAL PREVISTO EN EL ESTATUTO

Real decreto-ley de 8 de agosto de 1925, relativo al período provisional a que se refiere la Base 10.ª del Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924.

EXPOSICION

SEÑOR: En 30 de junio próximo pasado terminó para las Compañías adheridas al nuevo régimen ferroviario el período transitorio a que se refiere la base 10 del Estatuto aprobado por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924.

Según el mismo Estatuto, durante este período el Consejo Superior de Ferrocarriles debía proponer los coeficientes de corrección de que se han de afectar las tarifas actualmente establecidas para aplicarlas en el período provisional, y, de este modo, dejar cubiertas todas las atenciones propias de las Empresas y los rendimientos del capital aportado por el Estado. Al iniciarse el período provisional, que ha comenzado en 1 de julio, deben quedar suprimidos para todas las Compañías, con arreglo a la octava disposición transitoria del Estatuto, los anticipos en metálico que venían percibiendo para la mejora de haberes del personal y el recargo del 15 por 100 sobre las tarifas autorizado por Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

El Consejo Superior de Ferrocarriles, después de un estudio muy detenido sobre materia tan compleja y de tan extraordinario interés, se ha dado cuenta y ha puesto de relieve las dificultades que surgirían si se autorizase un aumento general de tarifas, en mayor o menor escala, como medio de normalizar la situación económica de las Compañías. Esta solución, que sería la más ajustada al Estatuto, para muchas de ellas vendría a ser contraproducente porque desviaría su tráfico hacia otras líneas o hacia otros medios de transporte. Para otras, y entre ellas las más importantes, habría de tener el carácter de medida provisional sujeta a rectificaciones en breve plazo, ya que, afortunadamente, la crisis económica que han venido atravesando las grandes Compañías está próxima a desaparecer a favor del crecimiento constante de su tráfico, estimulado en lo sucesivo por el auxilio que les ha de prestar la Caja Ferroviaria para la mejora de sus servicios. Y, por último, para el interés general se traduciría en una perturbación de la economía general, tanto más grave cuanto que no podría ser de mucha duración y tendría que ir seguida de la que se produciría al establecer la tarificación del período definitivo, al que es preciso llegar en un plazo de tiempo que debe ser el más breve posible.

Por otra parte, si respondiendo a las consideraciones anteriores y a la realidad

de las circunstancias de momento, se debe evitar la aplicación de una medida tan perjudicial a toda clase de intereses como sería la de aumentar las tarifas actuales afectándolas de determinados coeficientes, es evidente que, al privar a las Compañías de los rendimientos que en esa forma les concedía el Estatuto, hay que buscar los medios de evitar que las consiguientes perturbaciones en su situación económica se reflejen sobre las explotaciones, y, por tanto, sobre los servicios, en perjuicio del público.

La solución propuesta por el Consejo Superior de Ferrocarriles, que es la que se desenvuelve en este Real decerto, permitirá conseguir ese resultado conservando exactamente la tarifación actual y suprimiendo los anticipos para mejora de haberes de personal que constituían en realidad una subvención fija, no siempre completamente justificada, pero sustituyendo las insuficiencias de rendimiento que pudieran resultar por ambos conceptos por auxilios de la Caja Ferroviaria reducidos a la cantidad estrictamente indispensable para respetar la situación económica alcanzada por cada Compañía en el trienio 1923-1925, que es el más reciente.

Estos auxilios, que han de ser reintegrados a medida que se vaya normalizando la situación de las Empresas, tienen el carácter de una compensación que no se abonará sino en los casos que resulte efectiva la insuficiencia de ingresos o de productos brutos, y únicamente en la medida necesaria para suplir esa insuficiencia, contrayéndose exclusivamente a un período de dos años y medio, durante el cual se calcula que se habrá llegado a la normalidad económica en la mayor parte de la red adherida al nuevo régimen por el sólo efecto del desarrollo de su tráfico.

En cambio, es lógico, y así se establece, que si, por el contrario, determinadas Compañías llegan a su normalidad económica antes de lo previsto, los excedentes de productos netos que resulten sobre los normales se ingresen desde luego en la Caja Ferroviaria y a los efectos de reducir la cuenta que la Compañía de que se trate tenga con dicha Caja como consecuencia de las diversas clases de auxilios recibidos.

Respondiendo siempre a la idea fundamental de reducir los auxilios a la cantidad precisa, se establece como limitación la de que su cuantía no podrá exceder durante los años 1926, 1927 y 1928 del 80, 60 y 40 por 100, respectivamente, de lo percibido en conjunto por todas las Compañías durante el año 1925; calculando que, en la relación inversa correspondiente, deben ir creciendo los productos de las líneas en el conjunto de la red, en virtud del aumento de transportes y del perfeccionamiento de los servicios.

Dado el corto plazo de duración que se señala al período provisional, hay que suponer que las cantidades que se vayan destinando por la Caja Ferroviaria a la mejora de las líneas no habrán podido surtir efectos apreciables sobre los ingresos o sobre los gastos de las explotaciones, y es lógico prescindir de tomar en cuenta interés y amortización de aquel capital, con arreglo a lo previsto en el apartado D) de la base 10 del Estatuto.

Claro es que habrá líneas, y no pocas seguramente, que por su escaso tráfico no podrán desenvolverse durante el plazo relativamente breve del período provisional; y como no sería prudente mantenerlas por tiempo indefinido en un régimen económico artificial, propio tan sólo para mitigar una época de crisis, el Consejo Superior de Ferrocarriles deberá aprovechar aquel período que, por lo mismo, conviene que sea muy breve, para solucionar esos casos especiales, bien sea mediante el estudio detenido de una tarificación adecuada, bien por una reducción de gastos por medio de una agrupación conveniente, o bien por cualquier otro procedimiento que conduzca a una solución eficaz y definitiva.

Los auxilios previstos en este Real decreto serán función del coeficiente de explotación del último trienio, y es evidente que todo aumento o disminución del mismo producirá ventaja o pérdida para la Compañía; entendiéndose que si se hace la explotación en condiciones más desfavorables, será la Compañía la única que deba sufrir sus consecuencias, pero tampoco será justo que se les privara de los beneficios que por su gestión pudiera obtener al mejorar el coeficiente de explotación.

Mas no sería lógico olvidar que los auxilios que el Estado ha prestado y preste a las Compañías han debido influir de modo poderoso en la mejora de la explotación, y en tal sentido, que no estaría bien justificado que los beneficios de una mejora del citado coeficiente de explotación fuesen libremente disfrutados por las Compañías, si bien por equidad y por sostener un noble estímulo de mejora deberán poder disponer de una gran parte de esos beneficios para mayor garantía y solvencia de las Sociedades explotadoras.

Estas consideraciones nos llevan a definir como justa compensación que, sin alterar las condiciones de auxilio que en este Real decreto se determinan, las Compañías puedan disponer los aumentos efectivos de utilidad que por mejora de coeficiente de explotación puedan alcanzar un aumento de sus fondos de reserva hasta un límite que no exceda del 10 por 100 de las reservas hechas como medio anual en el trienio último, sin poder emplear suma alguna en mayores dividendos ni otros conceptos y conviniendo que toda suma que exceda del 10 por 100 indicado por fondos de reserva sea entregada a la Caja Ferroviaria una vez practicada la liquidación del año correspondiente en concepto de reembolso del anticipo que en el año hayan recibido.

En estas consideraciones generales se ha basado la gran mayoría del Consejo Superior de Ferrocarriles al emitir el dictamen que ha sometido a la consideración del Gobierno; y de conformidad con el mismo, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a V. M. el siguiente proyecto de Decreto-ley.

Madrid, 6 de agosto de 1926.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Rafael Benjumea y Burín.*

REAL DECRETO-LEY

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° El período provisional a que se refiere la base 10 del Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924, comenzará desde 1 de julio último, cesando en esa fecha para todas las Compañías el anticipo que percibían del Estado para mejoras de haberes del personal, con arreglo a lo establecido en la octava disposición transitoria del expresado Estatuto y en el Real decreto de 23 de abril último.

Art. 2.° Durante dicho período, que terminará en 31 de diciembre de 1928, continuarán en vigor para las Compañías adheridas al nuevo régimen las bases de percepción que se aplican actualmente, entendiéndose, por consiguiente, que continúan sin variación las tarifas que en la actualidad no estén afectadas de recargo y que las restantes seguirán elevadas en un 15 por 100, subsistiendo para su aplicación lo dispuesto en los artículos 1.° y 2.° del Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

Las tarifas reducidas cuya implantación propongan las Compañías, se acomodarán para su tramitación a lo preceptuado por la base 10 del Estatuto, pero por tratarse del período provisional necesitarán la aprobación del Ministerio de Fomento.

Art. 3.° Cuando los productos brutos totales resultantes de la aplicación de las tarifas que se fijan en el artículo anterior fuesen inferiores para alguna Compañía al promedio de los que habrían debido obtenerse en el trienio 23-25, para que, sin necesidad de anticipo alguno, se hubiera mantenido el mismo estado económico de las Compañías en el referido trienio, la Caja Ferroviaria facilitará los auxilios necesarios para restablecer la situación económica de la Compañía, hasta una cantidad igual a la que se obtenga multiplicando el déficit del producto bruto con respecto al del promedio indicado por el complemento a uno del coeficiente medio de explotación correspondiente a los productos propios del tráfico durante el citado trienio de 1923-24-25.

Cuando, por el contrario, los productos brutos totales resultantes de la aplicación de las referidas tarifas por alguna Compañía sean superiores al promedio antes citado, la Compañía ingresará en la Caja Ferroviaria el importe que resulte de multiplicar el exceso obtenido por el complemento a uno del coeficiente medio de explotación definido en el párrafo anterior.

Art. 4.° Las liquidaciones se referirán exclusivamente a los años 1926-27 y 28, teniendo en cuenta, respecto al primero, que en el caso de aplicación del auxilio facilitado por la Caja Ferroviaria habrá que deducir de la cuantía de dicho auxilio el importe de las cantidades que el Estado haya satisfecho a la Compañía en concepto de anticipo para el personal correspondiente al primer semestre de dicho año.

Dichas liquidaciones se llevarán a cabo en 31 de diciembre de cada año, salvo en los casos especiales en que a petición de las Compañías considere el Consejo Superior de Ferrocarriles que deban efectuarse en plazos más reducidos.

Art. 5.° El importe total de los auxilios previstos en los artículos anteriores, cualquiera que sea la diferencia de productos brutos, no podrá exceder, respectivamente, en el año 1926-1927 y 1928 del 0,80, 0,60 y 0,40, respectivamente, de la cantidad asignada en conjunto para todas las Compañías en concepto de anticipo para el personal en el año 1925, sin que en ningún caso el auxilio que perciba cada Compañía pueda exceder del anticipo que recibió en el citado año 1925.

Art. 6.° Las cantidades que se ingresen en la Caja Ferroviaria, con arreglo a lo prevenido en el párrafo segundo del artículo 3.°, serán destinadas, en primer lugar, a reintegrar los auxilios facilitados por dicha Caja, en virtud de lo prevenido en el párrafo primero del mismo artículo, y cuando los citados excesos resulten superiores al importe de los auxilios percibidos, o se produzcan sin haberse percibido auxilios, se aplicarán al reintegro de los anticipos que la Compañía haya percibido del Estado para mejora de haberes del personal.

Art. 7.° Las Compañías que no tengan garantía de interés por el Estado y que, a pesar de los auxilios previstos en los artículos anteriores, resulten con insuficiencia de productos netos, se considerarán como casos especiales y durante el período provisional se estudiará la posibilidad de normalizar su situación reforzando sus ingresos, mediante aumentos parciales de tarifas que no produzcan perturbación en el tráfico general, ni en el propio de la Compañía, o deberán someterse a la incorporación de otras redes, ya sea voluntariamente o mediante rescate.

Art. 8.° Durante el trienio para el cual se hacen las anteriores previsiones, no se computará rendimiento al capital del Estado.

Art. 9.° Si durante el período provisional a que se refieren los anteriores artículos se produjeran anormalidades que alteraran profundamente el equilibrio económico de las explotaciones ferroviarias, el Consejo, a petición de las Compañías respectivas, adoptará las disposiciones oportunas para lograr el restablecimiento de dicho equilibrio.

Art. 10. Si por mejora alcanzada en el coeficiente de explotación alguna Compañía de las sometidas al régimen ferroviario obtuviese beneficios líquidos superiores a los del trienio último, no obstante haber recibido auxilios para la explotación, con sujeción a las cláusulas anteriores, podrá disponer de este aumento de utilidad sólo para aumentar los fondos de reserva y hasta una suma que represente como máximo el 10 por 100 de la cantidad que como medio anual hubieran destinado a este mismo fin en el trienio último.

Todos los productos que excedan del importe de dicho 10 por 100 serán ingresados en la Caja Ferroviaria una vez practicada la liquidación del año en concepto de reembolso de los anticipos que hubiera recibido en ese año para la explotación, de acuerdo con cuanto en este Real decreto se establece.

Dado en Santander a ocho de agosto de mil novecientos veintiséis.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Rafael Benjumea y Burín.*

Anejo núm. 11

INSPECCION DE LA CONTABILIDAD DE LAS COMPAÑIAS PARA DETERMINAR LA PROCEDENCIA DE LA DEVOLUCION DE LOS ANTICIPOS

Real orden de 28 de septiembre de 1925, acordando la inspección de la contabilidad de las Compañías para deducir si procede la devolución de los anticipos.

El Excmo. Sr. Subsecretario de Fomento me comunicó con fecha 28 de septiembre próximo pasado la Real orden siguiente:

Ilmo. Sr.: Vista la moción presentada al Consejo Superior de Ferrocariles por la representación agrícola en dicho Centro, proponiendo se practique la inspección oportuna de los gastos, cargas e ingresos de las Compañías ferroviarias, en relación con los anticipos percibidos del Estado para mejora de los sueldos y salarios del personal, procediéndose en consecuencia a establecer la forma y cuantía de los reintegros de que en su caso han de ser objeto dichos anticipos, para su ingreso en la Caja Ferroviaria; y examinados el dictamen suscrito por la mayoría del Consejo Superior de Ferrocarriles, así como los votos particulares presentados por la representación agrícola al informe de la mayoría, y por la Sección de Asuntos generales y Legislación de dicho Consejo,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con la Sección de Asuntos generales y Legislación en su voto particular de 18 de julio del corriente año, a propuesta de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, y de acuerdo con el Directorio Militar, se ha servido resolver lo siguiente:

REINTEGROS PROVISIONALES

1.° La Sección de Contabilidad y Caja, a la vista de las Memorias anuales, balances y demás documentos de que disponga, realizará inmediatamente, desde un punto de vista exclusivamente contable, el cálculo de los excesos de productos líquidos anuales que, a partir de 1920, correspondan a las Empresas que hayan obtenido anticipos (acogidas o no al nuevo régimen), al comparar los expresados productos con los de 1913.

2.° Para el año actual, y para los sucesivos, en los que se compruebe la existencia de excesos de productos líquidos en relación con los de 1913, la Sección de Contabilidad y Caja propondrá oportunamente al Consejo, y éste al Gobierno, los plazos y las partes alícuotas en que deban reintegrarse por las Empresas al Estado, dentro del año siguiente al en que se obtengan dichos excesos.

3.° Con referencia a años pasados, la Sección de Contabilidad y Caja propondrá

también al Consejo, y éste al Gobierno, los plazos y las partes alícuotas de los excesos, correspondientes a cada año, que debían reintegrar las Compañías al Estado, dentro del año siguiente a la fecha de la resolución del Gobierno, en relación con el asunto.

REINTEGROS DEFINITIVOS. COMPENSACIONES

Practicados por la Sección de Contabilidad y Caja los anteriores trabajos, pasarán los expedientes a la Sección a que correspondan, y esta Sección, en consecuencia de los trabajos de investigación y depuración que ha de realizar por Compañías, propondrá al Consejo, y éste al Gobierno, las rectificaciones que correspondan en relación con los "Reintegros provisionales", deducidos por la Sección de Contabilidad y Caja, las "compensaciones anuales" que, en consecuencia, haya de realizar, y la devolución por partes alícuotas de dichas "compensaciones", en forma apropiada, para que dentro del año económico siguiente a la fecha de la resolución del Gobierno en relación con el asunto, se reintegren dichas cantidades por el Estado o por las Compañías, según proceda.

Lo que traslado a V. S. para su conocimiento y efectos procedentes. Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid, 14 de diciembre de 1925.—El Vicepresidente del Consejo Superior de Ferrocarriles, *Alfredo Mendizábal.*

Señor Presidente de la Sección de Contabilidad y Caja.

Anejo núm. 12

REGLAS PARA LA DEVOLUCION DE ANTICIPOS POR LAS COMPAÑIAS NO ADHERIDAS AL REGIMEN

Real orden de 24 de abril de 1926, sobre devolución de anticipos por las Compañías no adheridas al régimen.

El Ilmo. Sr. Director general de Ferrocarriles y Tranvías, con fecha 24 de abril último, me dice lo que sigue:

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento, con esta fecha, me comunica la Real orden siguiente:

Ilmo. Sr.: Examinada la instancia presentada por varias Compañías de ferrocarriles no acogidas al régimen ferroviario, solicitando hacer los reintegros al Estado de las cantidades anticipadas mensualmente para el pago de haberes a su personal:

Vistos el dictamen emitido por la mayoría del Consejo Superior de Ferrocarriles, y el voto particular suscrito por las representaciones agrícola y obrera:

Considerando que si bien son atendibles algunas de las consideraciones expuestas en el voto particular, no se puede admitir su conclusión de que sean desatendidas las peticiones por el solo hecho de que las Compañías solicitantes no se hayan adherido al nuevo régimen, puesto que la propuesta del Consejo tiene carácter general:

Considerando que si bien son admisibles las conclusiones del dictamen de la mayoría del Consejo Superior de Ferrocarriles, no debe quedar sin sanción la falta de cumplimiento de precepto tan terminante como es el del apartado segundo de la Real orden de 23 de marzo de 1920;

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por la Dirección general de Ferorcarriles y Tranvías, se ha servido disponer:

Primero. Que, no obstante lo preceptuado en el número 2 de la Real orden de 28 de septiembre de 1925, se faculte al Consejo Superior de Ferrocarriles para que, en casos especiales, proponga los plazos y partes alícuotas en que debe reintegrarse al Estado de los anticipos para personal satisfechos a las Compañías, sin sujetarse al plazo máximo de un año, teniendo en cuenta la situación de Tesorería de cada Empresa, y al objeto de conciliar el reembolso con la buena marcha de la explotación, según previene la disposición adicional primera del Estatuto de 12 de julio de 1924.

Segundo. Respecto de las Empresas que en el año 1913, fijado como término de comparación, no tuviesen en explotación sus líneas, se faculta igualmente al Consejo para proponer los plazos y partes alícuotas de los reintegros, teniendo solamente en cuenta los productos líquidos obtenidos en cada año y apreciando la situación de

Tesorería, al objeto de conciliar el reembolso con la buena marcha de la explotación; y

Tercero. En cualquiera de los casos especiales a que se refieren los números anteriores, el reintegro total de los anticipos percibidos quedará hecho por cada Compañía en el término máximo de cinco años, contados desde la fecha en que se dictó la disposición ministerial que exige los plazos y partes alícuotas para verificarlos; salvo la posibilidad de aumentar el plazo por caso excepcional, previa justificación e informe del Consejo Superior de Ferrocarirles. Los plazos satisfechos en el año primero no devengarán interés; los que se abonen en los años siguientes devengarán el 5 por 100, y su importe se ingresará juntamente con el plazo respectivo.

Lo que traslado a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid, 6 de mayo de 1926.—El Ingeniero jefe de la 3.ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, *Diego Gómez.*

Señor Director de la Compañía de los Ferrocarriles de M. Z. A.

Anejo núm. 13

ACLARACIONES SOBRE LA FORMA DE DEVOLUCION DE LOS ANTICIPOS

Real orden de 21 de junio de 1926, dando aclaraciones acerca de la forma de devolución de los anticipos.

Excmo. Sr.: Vista la comunicación del Presidente de la Sección de Contabilidad y Caja del Consejo Superior de Ferrocarriles al Presidente de dicho Consejo, y que éste eleva a este Ministerio, para la resolución que proceda, consultando algunas dudas y solicitando aclaración de lo dispuesto en el apartado tercero de la Real orden de 24 de abril último, referente a la fijación de plazos y partes alícuotas para que las Compañías de ferrocariles reintegren al Estado el importe de los anticipos que han recibido para el aumento de haberes al personal:

Resultando que, según manifiesta el Presidente de la Sección de Contabilidad y Caja, en las numerosas liquidaciones practicadas por la oficina de dicha Sección se da el caso de que en alguna Compañía el total de los excesos de productos líquidos en los años 1920 a 1924 inclusive, es muy superior al total importe de los anticipos percibidos; en otras es inferior, y algunas Compañías no han tenido excesos de productos en el indicado período:

Resultando que, para las Compañías que se encuentran en el primer caso, no ofrece duda a la Sección de Contabilidad y Caja la aplicación de la disposición citada; pero, en cuanto a las comprendidas en los otros dos casos, surge la duda de si tan sólo vienen obligadas a devolver el importe de los excesos de productos sobre los del año 1923 y los que obtuviesen en lo sucesivo, o deben reintegrar la totalidad del anticipo, aunque el exceso de productos no alcance a cubrir su importe o no se haya obtenido ningún exceso:

Considerando que el apartado tercero de la Real orden de 24 de abril último, al disponer que "el reintegro total de los anticipos percibidos quedará hecho por cada Compañía en el término máximo de cinco años", ha de entenderse que dicho reintegro se refiere, efectivamente, al total de los anticipos, con independencia completa de los excesos de productos líquidos que se hayan obtenido, toda vez que el plazo señalado ha de contarse a partir de la fecha en que se dicta la disposición ministerial que fije los plazos y partes alícuotas correspondientes a cada reintegro, disposición en la cual se habrá tenido en cuenta cuantas circunstancias procedan, al objeto de conciliar el reembolso con la buena marcha de la explotación, salvándose los casos excepcionales y contingentes de todo orden que se puedan presentar, con la facultad de ampliar para ellos el plazo antes señalado mediante la debida justificación y en la medida que se juzgue conveniente, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles:

Considerando que para las Empresas que han ingresado en el nuevo régimen ferroviario ha de variar su situación económica desde primero de julio próximo, al comenzar el período provisional, y entonces procederá que por el Consejo Superior de Ferrocarriles se proponga la forma de reintegrar los anticipos de que se trata;

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por la Dirección general de Ferrocarriles y Tranvías, se ha servido disponer:

1.º El reintegro a efectuar por la Compañía en el plazo máximo de cinco años, a que se refiere el número tercero de la Real orden de 24 de abril último, lo será del importe total de los anticipos percibidos, aunque las Empresas interesadas no hayan obtenido exceso de productos líquidos o éstos no alcancen a cubrir dicho total.

2.º Esta disposición sólo es aplicable a las Empresas no admitidas al nuevo régimen ferroviario.

3.º Para las admitidas al régimen se fijará la forma de reintegrar los anticipos a propuesta del Consejo Superior de Ferrocariles, al empezar el llamado período provisional.

Lo que, de orden del señor Ministro, comunico a V. E. para su conocimiento y efectos que procedan. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 21 de junio de 1926. El Director general, *A. Faquineto.*

Señor Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Anejo núm. 14

REGIMEN DE ANTICIPOS PARA ADQUISICION DE MATERIAL MOVIL Y DE TRACCION

Real decreto de 15 de octubre de 1920, autorizando al Ministro de este Departamento para hacer anticipos en metálico a los concesionarios de ferrocarriles de servicio general y a los de uso público, que habrán de destinarse a la adquisición del material móvil y de tracción que se considere indispensable para restablecer la normalidad de los servicios ferroviarios.

EXPOSICION

Señor: Anunció el Gobierno en su declaración ministerial que una de sus inmediatas medidas, ínterin las futuras Cortes resuelven el problema de las tarifas ferroviarias, habría de consistir en arbitrar recursos para la adquisición del material rodante que las redes actualmente explotadas demandan con apremiante urgencia. Al cumplimiento de esa solemne promesa va encaminado al presente proyecto de Real decreto.

La anormalidad de los transportes por ferrocarril se acentúa cada día, principalmente por la insuficiencia de locomotoras, coches y vagones, que, por causas bien conocidas, no han sido debidamente renovados ni reparados desde el comienzo de la guerra, y menos ampliados en relación con las necesidades actuales.

Si a remediar tales deficiencias no se acude rapidísimamente con la aportación a la red nacional ferroviaria del material móvil y de tracción más indispensable, habrá de llegarse, en fecha muy próxima, a la paralización casi completa del tráfico terrestre, sobreviniendo gravísima crisis en relación con el abastecimiento de la nación y con el orden público.

Es de notoriedad que la situación financiera de las Empresas concesionarias de ferrocariles no les ha permitido contratar el material que las necesidades de la Economía nacional reclaman; y es deber del Estado acudir con cuantos medios estén a su alcance, a conjurar el inminente riesgo de la suspensión del tráfico.

En la ley de 11 de noviembre de 1916, llamada de Subsistencias, fué prevista y autorizada la intervención del Gobierno en los servicios de las Empresas de ferrocarriles para satisfacer necesidades del abastecimeinto nacional, a cambio de las indemnizaciones pecuniarias correspondientes, y, ciertamente, si no autorizó de un modo expreso la misma ley el que el Gobierno acudiese a remediar la insuficiencia general del material móvil y de tracción, fué porque no pudo preverse que, por agotamiento o insuficiente renovación del mismo llegase a disminuir, como ha disminuído la capacidad de transporte de la red nacional, disminución que, siendo progresiva, amenaza dar lugar a una casi absoluta paralización de los servicios de mercancías y de viajeros.

Entiende el Gobierno no traspasar el sentido ni alcance de dicha ley, utilizando, en interés evidente del abastecimiento nacional, los recursos del Estado para que en el plazo más corto, con la mayor suma de garantías, y sin perjuicio para el Tesoro, pueda disponerse de las locomotoras, coches y vagones indispensables para volver pronto a una relativa normalidad en los servicios.

Así lo entendió ya, y con la aprobación de las Cortes, el Gobierno anterior, que, apoyándose en la propia ley de Subsistencias, autorizó por Real orden de 23 de marzo los anticipos reintegrables a las Compañías que mensualmente se les vienen entregando para el aumento de haberes a su personal; y con idéntico propósito al que se persigue hoy, otorgaron, igualmente, las Cortes últimas otro anticipo reintegrable, sin interés, a la Compañía de ferrocarriles del Norte para la electrificación de la rampa de Pajares y obras complementarias en esta línea y en la de León a Palencia.

Los anticipos en metálico a los concesionarios serán invertidos precisa y necesariamente en compras del material indispensable, y las compras se realizarán sin pérdida de momento por Comisión técnica del Estado, asesorada de la representación de los concesionarios.

No consiente la urgencia de tan preferente como apremiante servicio acudir a subastas ni concursos para estas adquisiciones; salvada la prioridad de la industria nacional, para el resto del material, las contrataciones se harán directamente con las Casas constructoras del extranjero que más ventajas ofrezcan en calidad, precio y rapidez de ejecución.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 15 de octubre de 1920.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Luis Espada Guntín.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Se autoriza al Ministro de Fomento para hacer a los concesionarios de ferrocarriles de servicio general, y a los de uso público, anticipos en metálico, que habrán de destinarse precisa y necesariamente a la adquisición del material móvil y de tracción que se considere indispensable para restablecer la normalidad de los servicios ferroviarios en las respectivas redes o líneas.

Art. 2.° La gestión necesaria para adquirir, con cargo a los anticipos que se acuerden, el material de locomotoras, coches y vagones que el Ministro de Fomento declare indispensable, se realizará en nombre del Estado por una Comisión técnica, la que será asesorada en cada caso por la representación del concesionario, y estará constituída por los Inspectores Consejeros afectos a la Sección de Ferrocariles del Consejo de Obras públicas y por los Ingenieros Jefes de las Divisiones Técnicas y Administrativas de ferrocariles. Será presidida por el Inspector-Consejero de Obras públicas, Presidente de la misma Sección.

Art. 3.° Los concesionarios que hubieren de obtener anticipos reintegrables del Estado, para la aportación a sus redes o líneas de material móvil y de tracción en la forma que el presente Decreto establece, dirigirán sin demora sus peticiones al Ministro de Fomento por conducto del Jefe de la División Técnica y Administrativa que corresponda, acompañando la instancia de cuantos datos sean indispensables para precisar el material de que se trata.

Los Ingenieros Jefes de las Divisiones Técnicas y Administrativas de ferrocarriles, oyendo previamente a su personal facultativo subalterno, darán cuenta a la Comisión técnica de las instancias que reciban, y la Comisión, si lo estima oportuno, acordará dirigirse a las entidades que puedan suministrar el material de que se trata para concertar las condiciones y precios de las adquisiciones, y hará al Ministro de Fomento las propuestas razonadas que correspondan. El Ministro de Fomento someterá al Consejo de Ministros la resolución procedente, y, de acuerdo con él, dictará en cada caso un Real decreto determinando la cuantía y clase del material que haya de ser adquirido, las condiciones de las adquisiciones y el otorgamiento de los anticipos a que haya lugar.

Las actuaciones a que dé lugar lo establecido en los párrafos que anteceden del presente artículo, se desarrollarán en los plazos mínimos que sean absolutamente indispensables. El concesionario o su representante debidamente autorizado será invitado a asistir, con voz y sin voto, a las sesiones de la Comisión técnica en que se trate de tomar acuerdos sobre su petición.

Art. 4.° Los productores nacionales de material móvil y de tracción de ferrocarriles serán invitados a suministrar el que puedan fabricar dentro de los plazos que por la Comisión se señalen, y serán preferidos sobre los extranjeros dentro del margen de protección que la ley de 14 de febrero de 1907 y sus disposiciones complementarias establecen.

Art. 5.° Será obligación del concesionario a cuyo favor se acuerden uno o varios anticipos, representados por el material móvil y de tracción que para su red o línea se haya adquirido, devolverlos en veinte anualidades consecutivas calculadas sobre una tasa de interés anual del dinero igual al 5 por 100. La primera anualidad que corresponda a cada anticipo vencerá a los doce meses contados desde el día de la entrega material de fondos hecha por el Estado.

Hasta que los anticipos todos hechos a un concesionario no hayan sido reintegrados, el material que con ellos se haya aportado responderá, en primer término y con preferencia absoluta, de las anualidades vencidas y no satisfechas, sin perjuicio de la facultad que se entenderá reservada al Ministro de Fomento de intervenir la recaudación del concesionario en caso de falta de pago de una anualidad.

En cualquier momento un concesionario podrá cancelar sus obligaciones de pago en relación con las mismas anualidades por el valor que en la fecha del reintegro corresponda a las anualidades no satisfechas, calculado sobre la misma tasa de interés.

Art. 6.° Los anticipos reintegrables a las Compañías se concederán con cargo a los créditos que se consideran comprendidos en el estado letra A, expresamente autorizados para los fines de la ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1916, en el apartado m) del artículo 2.° de la vigente ley de Presupuestos.

A tal efecto, el Ministerio de Fomento solicitará del de Hacienda, a medida que vayan siendo necesarios, la apertura de los correspondientes créditos, poniendo, a la vez, en su conocimiento, las fechas de vencimiento de las anualidades establecidas para el reintegro, a fin de qu se dicten las disposiciones pertinentes a su formalización en cuentas.

Art. 7.° El Ministro de Fomento quedará facultado para dictar las disposiciones complementarias que juzgue necesarias para el debido cumplimiento de las precedentes disposiciones con la urgencia que las actuales circunstancias reclaman.

Art. 8.° El Gobierno dará cuenta a las Cortes del presente Decreto.

Dado en Palacio a quince de octubre de mil novecientos veinte.—ALFONSO.— El Ministro de Fomento, *Luis Espada Guntín*.

DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA ELEVACION DE LAS TARIFAS EN UN 15 POR 100 SOBRE LAS BASES DE PERCEPCION QUE SE APLICABAN EN DICIEMBRE DE 1918

Anejo núm. 15

Real decreto de 26 de diciembre de 1918, autorizando a las Compañías de ferrocarriles para que eleven las bases de percepción de las tarifas vigentes hasta un 15 por 100 como máximo en las condiciones que se expresan.

EXPOSICION

Señor: En 22 de octubre último se presentó al Senado un proyecto de ley elevando las bases de percepción de las tarifas máximas vigentes en los ferrocarriles españoles, consignándose en el preámbulo que precedía a aquel proyecto que su presentación obedecía principalmente a que el encarecimiento general de todos los artículos por la guerra mundial había repercutido en todas las industrias y obligado a elevar considerablemente las retribuciones del trabajo personal; esto, en las industrias que no habían tenido limitación por ley o por realidad en el precio de sus productos, había podido ser resistido sin quebranto, y en muchos casos ser fuente de extraordinarios provechos para patronos y aun para obreros; pero en aquellas otras en las que no era lícito aumentar los precios, se había desarrollado terrible crisis, que había puesto en peligro la existencia de esas entidades.

En ese caso se encontraban los ferrocarriles, que en todas partes habían necesitado el apoyo del Poder central para evitar la quiebra y la suspensión de pagos.

La situación de las Empresas ferroviarias en España era absolutamente insostenible, y con ellas la de todo el personal ferroviario, que no había podido obtener en sus haberes más que reducidos y pequeños aumentos, en desproporción absoluta con la realidad del coste de la vida y con lo que habían obtenido todos los que prestaban sus servicios en industrias no sujetas a tasas.

No era, a juicio del Ministro que suscribe, absolutamente imprescindible acudir a las Cortes del Reino para obtener la disposición que en aquel proyecto de ley se solicitaba. Ya se indicó entonces y fué confirmado durante la discusión posterior en el Congreso, que el Gobierno de octubre de este año había querido tener una consideración especial con el Parlamento en asunto de tanta importancia y trascendencia económica. Pero es lo cierto que el párrafo primero del artículo 49 de la ley de 23 de noviembre de 1877 autoriza el ejercicio de esas funciones de gobierno, y que sólo limita la facultad en el párrafo segundo, o sea cuando se trate de modificar Convenios bilaterales y de cercenar derechos creados al amparo de ellos.

La facultad del Gobierno en estas circunstancias es mucho más explícita, tenien-

do en cuenta las disposiciones de la ley de Subsistencias y aun más especialmente las del Reglamento para su ejecución. A pesar de ello, el Gobierno dará cuenta a las Cortes de la disposición que va a dictar y se someterá, confiado y gustoso, al fallo de los Cuerpos Colegisladores.

No tuvo, ciertamente aquel Gobierno lugar de arrepentirse de haber llevado esta cuestión al Parlamento, ni el que le ha sucedido está menos orgulloso de haber tenido ocasión de intervenir en una discusión tan serena, tan meditada, llevada con tal alteza de miras que ha dado por resultado un esclarecimiento total, completo y absoluto de la cuestión.

Fué aprobado el proyecto por el Senado con una modificación muy interesante en lo referente al artículo primero. Se había propuesto la elevación global de todas las tarifas máximas en un 15 por 100. Había producido esto alguna suspicacia en determinadas clases mercantiles, porque las Empresas concesionarias de nuestros ferrocarriles habían venido, desde que se agudizó su situación económica, suprimiendo tarifas especiales muy numerosas que tienen otorgadas por bajo de la tarifa máxima, para sustituirlas con ésta, y se temía que, de persistir esa política y suprimir todas las tarifas especiales vigentes, reemplazándolas por aquellos máximos con un aumento todavía de 15 por 100, se rebasase el límite de la posibilidad mercantil en ciertos y determinados artículos.

A ello atendió el Senado, limitando el aumento del 15 por 100 a las tarifas en vigor, aun cuando en determinados casos con el referido aumento excediese del límite legal.

Es decir, que en lo sucesivo no se podrá efectuar la sustitución de tarifas especiales por la general, evitándose de esta suerte aumentos muy considerables que de esa forma hubieran podido obtenerse a cambio de este recargo del 15 por 100 sobre lo vigente en la actualidad.

En el Congreso de los Diputados se mantuvo también la discusión en un terreno de gran elevación de miras, examinándose y comparándose todas las soluciones posibles para el problema planteado, y coincidiendo todos los sectores de la Cámara, menos uno, en que el proyecto de ley, tal como venía del Senado, era la única solución que con la urgencia y la perentoriedad que el caso exigía podía adoptarse para poner remedio al mal, ya que no era lícito desconocerlo ni aplazar su remedio. Así lo demuestra la votación recaída sobre la totalidad, al desecharse el voto particular denegatorio del sistema, que dió por resultado que la referida totalidad del proyecto tuviese la aprobación de 79 votos contra siete en contra.

Hiciéronse, sin embargo, algunas observaciones de detalle, que hubieran sido seguramente tenidas en cuenta para la redacción definitiva del articulado, pues todas son aclaraciones muy convenientes y algunas absolutamente necesarias, que el Gobierno no puede olvidar.

Pero surgieron los acontecimientos que están en la conciencia de todos y la imposibilidad absoluta de que el proyecto fuese aprobado con el número de diputados que el Reglamento exige para las votaciones definitivas antes de las vacaciones de Navidad.

No cree el Gobierno que el interregno parlamentario pueda ser muy largo, dada la fecha que fija la ley de Establecimiento del año económico, y estima, por tanto, que no hubiera habido inconveniente en aplazar la solución del problema a la reapertura del Parlamento.

Pero la situación del personal de empleados y obreros, sus peticiones, su insistencia, sus lamentaciones y quejas demuestran claramente que sus necesidades son reales, positivas y apremiantes, y que no es justo ni posible imponerle una nueva

espera sin más motivo ni más objeto que la mayor comodidad de los gobernantes en no aceptar las responsabilidades por actos que las leyes les autorizan a ejecutar, y que su propia conciencia les obliga a no rehuir.

Sin embargo, al implantar esas medidas, por acto del Poder ejecutivo, es necesario hacer constar que el Gobierno va a ello llevado única y exclusivamente por la necesidad imperativa y agobiante de resolver la situación del personal obrero, pero que esto no se resuelve ni puede resolverse si no se evita al mismo tiempo la quiebra y la suspensión de pagos de las Compañías en que prestan sus servicios.

Por eso, en realidad, estos aumentos de recaudación han de destinarse, en primer término, a asegurar y consolidar las gratificaciones y emolumentos que con carácter transitorio y en proporciones bien mezquinas, obtuvieron hasta ahora los obreros en sus modestos haberes, mejorándolos, además, en la proporción normal y adecuada que el aumento de las substancias alimenticias y del coste de la vida hacen necesario, y que las Compañías puedan, de esta suerte, evitar su ruina financiera; pero de ninguna manera ha de servirles como motivo de lucro para aumentar sus dividendos y repartos.

Para conseguirlo, a las prescripciones que merecieron el asentimiento de la inmensa mayoría de ambas Cámaras se añade, atendiendo a indicaciones hechas en la discusión del Congreso, la obligación de las Compañías de llevar una cuenta especial a la que se lleven los productos de este aumento de tarifa, al efecto de que no pueda ser tenido en cuenta si se tratase de capitalizar los beneficios líquidos para la reversión anticipada de las líneas al Estado y además el exigir que sea imperativa la supresión de estas concesiones siempre que, surgiendo conflictos entre las Compañías y sus obreros, la primera no acepte el laudo arbitral que para su solución dicte el Gobierno o en su representación el Instituto de Reformas Sociales.

Por último, se ha fijado, por ser ese el criterio del Gobierno, que por terminación de la guerra debe entenderse la firma del Armisticio.

No cree el Ministro que suscribe que puedan tomarse mayores garantías dada la diferente situación y los distintos derechos del personal ferroviario en cada una de las diferentes Empresas concesionarias, pero sí cree que es un arma muy eficaz y decisiva si los Gobiernos la ejercitan con la decisión serena que debe suministrarles el convencimiento de que proceden con independencia, con equidad y con justicia.

En su virtud, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid, 26 de diciembre de 1918.—Señor: A L. R. P. de V. M., *José Gómez Acebo y Cortina.*

REAL DECRETO

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Las bases de percepción por unidad y kilómetro actualmente en aplicación podrán ser proporcionalmente aumentadas para todos sus efectos hasta un 15 por 100 como máximo, aunque en consecuencia de estos aumentos excedan de las establecidas como máximas legales en las distintas concesiones de ferrocarriles.

Art. 2.° Las cantidades que el Estado debe percibir en concepto de impuesto de transporte se determinarán aplicando al nuevo precio establecido para cada caso, como partícipe de la Compañía, el tipo del tanto por ciento que corresponda, con arreglo a las disposiciones vigentes acerca del referido impuesto, quedando así mantenida la aplicación del tipo reducido de 10 por 100 en vez del general del 25 por

100 para los billetes de viajeros, cuyo partícipe para la Compañía ofrecerá, con respecto al nuevo tipo de tarifa máxima, una reducción igual o mayor que el 25 por 100.

Art. 3.° Las Compañías llevarán una cuenta especial de lo que ingrese como consecuencia de los aumentos de tarifa que por este Decreto se autorizan. El referido ingreso no será nunca computado para aumentar el producto líquido a los efectos de la posible reversión anticipada de las líneas al Estado.

Art. 4.° El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, deberá decretar la supresión de los efectos de este Decreto respecto de todas las Compañías o, en su caso, de Compañías determinadas, reintegrándose en todo su vigor las tarifas máximas establecidas en las diversas concesiones, en cualquiera de los tres casos siguientes:

A) Cuando el precio del carbón en España no exceda más de un 50 por 100 del que tenía en 1913.

B) Cuando los productos netos que obtengan las Compañías ferroviarias alcancen a la cifra obtenida por la propia Compañía en el año 1913.

C) Al finalizar el tercer año, a contar del 11 de noviembre último.

Art. 5.° Las resoluciones que adopte el Gobierno en el cumplimiento de la obligación que le impone el artículo anterior no serán susceptibles por parte de la Compañía, de recurso de ninguna clase.

Art. 6.° Además podrá el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe del Consejo de Estado, decretar discrecionalmente la suspensión de los efectos de este Decreto para todas las Compañías ferroviarias o para cualquiera de ellas cuando por causas no previstas en el artículo 4.° hubieran cambiado las circunstancias o los motivos que la determinan. Contra esta resolución tampoco se dará recurso.

Art. 7.° Será obligatorio suspender y anular la elevación de tarifas a que se refiere este Real decreto siempre que, surgiendo un conflicto por diferencias entre el personal obrero y las Compañías, no acepten éstas el fallo arbitral que dicte el Gobierno, o en su nombre y por delegación del mismo, el Instituto de Reformas Sociales; y

Art. 8.° El Gobierno dará cuenta a las Cortes del presente Real decreto.

Dado en Palacio a veintiséis de diciembre de mil novecientos dieciocho.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *José Gómez Acebo y Cortina.*

Anejo núm. 16

Real orden de 8 de septiembre de 1919, declarando que a los precios de las tarifas especiales que se indican de las Compañías de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y del Norte de España no les es aplicable el aumento del 15 por 100 que como máximum autorizó el artículo 1.° del Real decreto de 26 de diciembre del año próximo pasado sobre las bases de percepción por unidad y kilómetro en aplicación en la fecha del precepto.

Ilmo. Sr.: Vistas las instancias que con fechas 31 de mayo y 1 de agosto del año actual dirigen a este Ministerio el presidente del Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona, el del Círculo de la Unión Mercantil de Bilbao, los del Centro Industrial de Vizcaya, Unión Gremial de Bilbao, Sociedad de dueños de carros de transportes

y D. F. Mijangos e Hijo, en solicitud de que se confirme lo dispuesto en el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, en el sentido de que las Compañías de ferrocarril sólo pueden cobrar el recargo del 15 por 100 que autorizó dicho precepto sobre los precios de las tarifas vigentes a la fecha de su publicación, con el fin de que las bases de las especiales número 30 del Norte y M. Z. A., y de la combinada entre ambas Compañías número 100, no sean aumentadas con el citado recargo, como se viene haciendo injustamente a juicio de la Corporación y entidades recurrentes, toda vez que las citadas tarifas, por haber sido aprobadas por Reales órdenes de 4 de enero del año actual y puestas en vigor por las Empresas interesadas con fecha 10 del mismo mes, no están comprendidas dentro del artículo 1.° del mencionado Real decreto:

Considerando que el artículo 1.° del Real decreto de 26 de diciembre de 1918 dice a la letra que "las bases de percepción por unidad y kilómetro, *actualmente en aplicación*, podrán ser proporcionalmente aumentadas para todos los efectos hasta un 15 por 100 como máximo":

Considerando que para entrar en aplicación una tarifa especial en la que se modifiquen las condiciones de la general, como ocurre en las números 30 de las Compañías del Norte y M. Z. A. y la combinada entre ambas número 100, es requisito previo e indispensable exigido por la Real orden de 1 de febrero de 1887, la aprobación previa y expresa del Gobierno, y no habiendo recaído esta aprobación para las citadas tarifas hasta el 4 de enero de 1919, es indudable que las Compañías interesadas no podían ponerlas en vigor antes de esta fecha, ni aun en ella, sino transcurridos quince días a partir de la misma, durante los cuales debieron publicarse en cumplimiento del artículo 135 del Reglamento de Policía de Ferrocarriles:

Considerando que no estando en aplicación los precios de las tarifas mencionadas en la fecha de la publicación del Real decreto, no podía alcanzarles el recargo del 15 por 100 que éste autorizó en las bases de percepción por unidad y kilómetro, toda vez que las de las tarifas 30 y 100 no reunían la condición exigida en el artículo 1.° del precepto:

Considerando que las Reales órdenes de aprobación de las citadas tarifas se limitaron a autorizarlas con las prescripciones que para ponerlas en armonía con la legislación vigente se dedujeron de su estudio, pero sin que en ellas se hiciera mención alguna del recargo del 15 por 100 referido,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que a los precios de las tarifas especiales número 30 de la Compañía de M. Z. A.; número 30, párrafo tercero (apartado A) y párrafo cuarto de la Compañía del Norte, y a los de la combinada entre ambas número 100, pequeña velocidad, capítulo primero, grupo segundo, párrafos primero, segundo y tercero no les es aplicable el aumento del 15 por 100 que como máximum autorizó el artículo 1.° del Real decreto de 26 de diciembre último, sobre las bases de percepción por unidad y kilómetro en aplicación en la fecha del precepto.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes. Madrid, 8 de septiembre de 1919.—*Calderón.*

Señor Director general de Obras Públicas.

Anejo núm. 17

Real decreto de 10 de noviembre de 1921, prorrogando el de 26 de diciembre de 1918 hasta que una ley aprobada en Cortes regule el régimen ferroviario o hasta el plazo máximo de un año, si antes no se aprobase la mencionada ley.

EXPOSICION

Señor: Presentado a las Cortes un proyecto de Ordenación ferroviaria, corresponde al Poder legislativo resolver sobre todos los extremos de este problema. Mientras esto no ocurra, como persisten las causas que aconsejaron la necesidad de autorizar a las Compañías de ferrocarriles para moverse dentro de límites más amplios de los que les imponen sus tarifas máximas de concesión, se hace preciso ampliar temporalmente la vigencia del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a aquéllas a elevar los precios de sus tarifas en un 15 por 100 como máximo durante el plazo de tres años, que finaliza el 11 del corriente mes.

En su virtud, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 10 de noviembre de 1921.—Señor: A L. R. P. de V. M., *José Maestre.*

REAL DECRETO

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorroga el Real decreto de 26 de diciembre de 1918 hasta que una ley aprobada en Cortes regule el régimen ferroviario, o hasta el plazo máximo de un año, si antes no se aprobase la mencionada ley.

Dado en Palacio a diez de noviembre de mil novecientos veintiuno.—ALFONSO.—El ministro de Fomento, *José Maestre.*

Anejo núm. 18

Real decreto de 9 de noviembre de 1922, prorrogando el de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas en un 15 por 100.

EXPOSICION

Señor: Presentado a las Cortes y aprobado por el Senado un proyecto de Ordenación ferroviaria, corresponde al Poder legislativo resolver sobre todos los extremos de este problema. Mientras esto no ocurra, como persisten las causas que aconsejaron la necesidad de autorizar a las Compañías de ferrocarriles para moverse dentro de límites más amplios de los que imponen sus tarifas máximas de concesión, y no se ha llegado a las circunstancias que se indican en los apartados A) y B) del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a aquéllas a elevar los

precios de sus tarifas en un 15 por 100, como máximo, durante tres años, se hace preciso ampliar nuevamente su plazo de vigencia, que finaliza el 11 del corriente mes.

En su virtud, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 9 de noviembre de 1922.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Manuel de Argüelles.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorroga el Real decreto de 26 de diciembre de 1918 hasta que una ley aprobada en Cortes regule el régimen ferroviario, o hasta el plazo máximo de tres meses, si antes no se aprobase la mencionada ley.

Dado en Palacio a nueve de noviembre de mil novecientos veintidós.—ALFONSO. El Ministro de Fomento, *Manuel de Argüelles.*

Anejo núm. 19

Real decreto de 9 de febrero de 1923, prorrogando por un plazo de tres meses los efectos del de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas en un 15 por 100.

EXPOSICION

Señor: Subsisten las causas que motivaron la prórroga del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas en un 15 por 100; y por ello, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 9 de febrero de 1923.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Rafael Gasset.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorroga, por plazo de tres meses, los efectos del Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

Dado en Palacio a nueve de febrero de mil novecientos veintitrés.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset y Chinchilla.*

Anejo núm. 20

Real decreto de 10 de mayo de 1923, prorrogando por plazo de tres meses los efectos del de 20 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas en un 15 por 100.

EXPOSICION

Señor: Subsisten las causas que motivaron la prórroga del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas en un 15 por 100, y por ello, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 10 de mayo de 1923.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Rafael Gasset.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorroga por plazo de tres meses los efectos del Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

Dado en Palacio a diez de mayo de mil novecientos veintitrés.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset y Chinchilla.*

Anejo núm. 21

Real decreto de 7 de agosto de 1923, prorrogando por plazo de tres meses los efectos del de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas en un 15 por 100.

EXPOSICION

Señor: Subsisten las causas que motivaron la prórroga del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas ferroviarias para elevar sus tarifas en un 15 por 100, y por ello, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 7 de agosto de 1923.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Rafael Gasset.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorrogan, por plazo de tres meses, los efectos del Real decreto de 26 de diciembre de 1918.

Dado en Santander a ocho de agosto de mil novecientos veintitrés.—ALFONSO.— El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset y Chinchilla.*

Anejo núm. 22

Real decreto de 3 de noviembre de 1923, prorrogando hasta el 1 de enero de 1924 los efectos del de 26 de diciembre de 1918, que autorizaba a las Empresas ferroviarias para la elevación en un 15 por 100 de las tarifas ferroviarias.

EXPOSICION

Señor: No resuelto todavía el problema ferroviario y actuales las circunstancias que aconsejaron las sucesivas prórrogas del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, que autorizó a las Empresas para elevar en un 15 por 100 sus tarifas, de acuerdo con el Directorio Militar tengo el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 3 de noviembre de 1923.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.*

REAL DECRETO

De acuerdo con el Directorio Militar y a propuesta de su Presidente, Jefe del Gobierno,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorrogan hasta 1 de enero de 1924 los efectos del Real decreto de 25 de diciembre de 1918 autorizando a las Empresas para la elevación en un 15 por 100 de las tarifas ferroviarias.

Dado en Palacio a tres de noviembre de mil novecientos veintitrés.—ALFONSO. El Presidente del Directorio Militar, *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.*

Anejo núm. 23

Real decreto de 28 de diciembre de 1923, ampliando hasta el 1 de febrero de 1924 la prórroga concedida por el de 3 de noviembre último, de los efectos del de 26 de diciembre de 1918, autorizando a las Empresas para la elevación en un 15 por 100 de las tarifas ferroviarias.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Directorio Militar, y a propuesta de su Presidente, Jefe del Gobierno,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se amplía hasta 1 de febrero de 1924 la prórroga concedida hasta 1 de enero del mismo año por el Real decreto de 3 de noviembre último, de los efectos del de 26 de diciembre de 1918, autorizando a las Empresas para la elevación en un 15 por 100 de las tarifas ferroviarias.

Dado en Mudela a veintiocho de diciembre de mil novecientos veintitrés.—ALFONSO.—El Presidente del Directorio Militar, *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.*

Anejo núm. 24

INGRESO EN EL REGIMEN FERROVIARIO ESTABLECIDO EN 12 DE JULIO DE 1924, DE VARIAS COMPAÑÍAS, Y ENTRE ELLAS LAS DEL NORTE Y M. Z. A.

Real orden de 29 de diciembre de 1925, disponiendo el ingreso en el Régimen Ferroviario establecido por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924, de las Compañías de ferrocarriles que figuran en la relación que se inserta.

Ilmo. Sr.: Habiéndose ya señalado por el Consejo Superior de Ferrocarriles los capitales correspondientes a las principales Compañías que han de ingresar en el Régimen Ferroviario, establecido por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924, y siendo conveniente también fijar la fecha de 1 de enero de 1926 para comienzo del funcionamiento de dicho régimen, a fin de facilitar la contabilidad de las Compañías ferroviarias y la de la Caja del Consejo Superior de Ferrocarriles,

S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con el Consejo de Ministros, ha tenido a bien disponer el ingreso en el régimen ferroviario establecido por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924 de las Compañías de ferrocarriles que se insertan en el adjunto estado en el que figuran asimismo los importes del valor provisional de establecimiento y del capital real del concesionario que corresponden a cada una de las Compañías que se mencionan.

Es asimismo la voluntad de S. M. que se considere la fecha de 1 de enero de 1926 como principio del plazo de tres meses, señalado en la base décima del Real decreto-ley de referencia.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 29 de diciembre de 1925.—*Benjumea.*

ESTADO-RESUMEN de las Compañías de ferrocarriles que, con arreglo a la disposición tercera transitoria del Real decreto-ley de 12 de julio de 1924, son admitidas en el Régimen Ferroviario establecido por dicha disposición.

COMPAÑÍAS	Valor de establecimiento — *Pesetas*	Capital real del concesionario — *Pesetas*
Ferrocarriles Andaluces	290.136.228,97	72.184.412,33
Ferrocarriles de Castilla	19.733.278,85	5.943.278,85
The West Galicia (Santiago a Carril y Pontevedra	7.666.017,67	4.969.167,67
Argamasilla a Tomelloso	3.584.601,51	807.655,00

COMPAÑÍAS	Valor de establecimiento — *Pesetas*	Capital real del concesionario — *Pesetas*
Olot a Gerona	6.071.349,56	3.384.999,56
Lorca a Baza y Aguilas	26.083.214,95	18.805.886,86
Ferrocarril de Sóller	4.759.434,17	2.822.203,52
Valdepeñas a Puertollano	1.788.097,40	1.788.097,40
Corte a Borja	308.696,03	308.696,03
Haro a Ezcaray	4.035.323,71	999.717,91
Caminos de Hierro del Norte de España	1.690.226.910,34	519.297.576,20
Madrid a Zaragoza y a Alicante	1.584.987.074,72	541.424.405,83
Zafra a Huelva	32.531.629,38	31.415.191,71
Sádab a Gallur	6.376.156,43	2.376.156,43
Medina del Campo a Salamanca	13.825.430,31	8.159.775,97
Ferrocarriles estratégicos y secundarios de Alicante	20.102.678,60	12.459.881,55
Alcantarilla a Lorca	6.012.219,83	6.012.219,83

Aprobado por S. M.—*Benjumea.*

Anejo núm. 25

CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

COMPAÑIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA

EVALUACION PROVISIONAL DE CAPITALES

I. Valor del establecimiento

a) *Según datos del balance de 31 de diciembre de 1923:*

A) Construcción de las líneas y sus dependencias; cifra del balance			1.258.382.342,92	
A deducir:				
Gastos de estudios y concesiones extraños a la red			778.251,56	
				1.257.604.091,36
B) Material móvil				294.651.392,52
Mobiliario y material inventariado			8.910.761,18	
A deducir:				
El de las minas de Surroca			174.116,56	
				8.736.644,62
Acopios				68.065.588,08
Edificios, terrenos, etc.				1.373.798,85
Valor de A + B				1.630.431.715,43
C) Metálico y valores:				
Caja y Bancos			30.500.000,00	
Obligaciones del Tesoro 5 por 100 depositadas en el Banco de España			5.600.000,00	
Cuentas deudoras:				
Parte del crédito contra el grupo de banqueros negociador de la emisión de obligaciones; crédito englobado en la partida de "Títulos a disposición"			15.250.000,00	
Cuentas deudoras varias:				
Cifra del balance		30.819.815,12		
A deducir:				
Gastos de domiciliación de valores de la Compañía (1)	4.132.672,27			
Idem de emisión de obligaciones Valencianas Norte	1.538.279,50			
		5.670.951,77		
			25.148.863,35	
				76.498.863,35

(1) Se deduce esta partida por no tener el concepto de gastos de emisión, que el Estatuto autoriza a deducir del producto de los empréstitos, y no poderse considerar como gastos de primer establecimiento.

Cuentas acreedoras:		
Cifra del balance	77.515.165,39	
A deducir:		
Reconstitución de las reservas Este-Norte...	1.151.432,90	
		76.363.732,49
Valor de C		135.130,86

RESUMEN

A + B	1.630.431.715,43
C	135.130,86
A + B + C	1.630.566.846,29 = D

b) *Por capitalización de productos netos*:

Producto medio neto del período 1909-23, que es inferior al decenio 1907-16, escogido por la Compañía	72.541.371,77	
Capitalización: 72.541.371,77 × 23,529412		1.706.855.806,35 = E
E — D = 76.288.960,06		
10 por 100 (E — D), a deducir		7.628.896,01
Valor del Establecimiento		1.699.226.910,34

II. Capital real del concesionario

Valor del Establecimiento		1.699.226.910,34
A deducir:		
Productos de las series de obligaciones en vigor; cifra del balance	1.088.241.297,90	
Se elimina de esta cifra el importe de 13.255 obligaciones Utiel, segunda hipoteca, de 500 pesetas, que, según convenio, no tienen servicio fijo de interés y amortización	6.627.500,00	
Cifra que se computa	1.081.613.797,90	
Anticipo del Estado para material móvil, electrificación de Pajares y obras en Canfranc	98.315.536,24	
Total a deducir		1.179.929.334,14
Valor real		519.297.576,20

Anejo núm. 26

CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

COMPAÑIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

EVALUACION PROVISIONAL DE CAPITALES

I. Valor del establecimiento

a) *Según datos del balance de 31 de diciembre de 1923:*

A y B.—Líneas reversibles al Estado			1.088.965.813,06
Líneas libres			83.831.832,68
Edificios para oficinas en Madrid			3.688.474,00
Material móvil sobrante y de repuesto			188.970.686,77
Maquinaria de talleres			10.685.278,36
Acopios: Total del Balance		41.935.600,24	
A deducir:			
Almacenes de las Minas		3.384.241,97	
			38.551.358,27
			1.414.693.443,14
A deducir:			
Beneficio por cambio de moneda en las compras			16.229.501,18
Valor de A + B			1.398.463.941,96
C.—Metálico en Caja y Bancos		27.000.000,00	
Cuentas deudoras:			
Subvenciones		7.117.378,15	
Deudores varios		29.940.209,57	
Cartera:			
Valores de la Caja de Previsión		241.482,99	
Idem en garantía		10.593.008,38	
			74.892.079,09
A deducir:			
Intereses y amortizaciones pendientes de pago	31.270.210,66		
Dividendos pendientes	793.763,49		
		30.476.447,17	
Libramientos por pagar (en trámite)		20.907.139,67	
Depósitos en fianza		10.910.400,73	
Caja de Previsión del personal		241.549,48	
Acreedores del tráfico		5.025.443,66	

Varias cuentas acreedoras:

Impuestos al personal pendientes de pago.....	670.418,27		
Libramientos no cobrados	3.586.093,33		
Servicio combinado.........	227.426,40		
Remanentes para obras por cuenta de particulares........................	261.657,81		
Cantidades adeudadas por cupones y títulos amortizados con anterioridad a 1919, no presentados al cobro...	1.265.611,20		
Impuestos franceses cuyo pago se ha retrasado.	451.606,27		
Pagos pendientes a Hacienda por impuesto sobre títulos..................	537.651,77		
Liquidación pendiente de pagarés de Aduanas de la Compañía Córdoba a Sevilla	137.263,40		
		7.137.728,45	
			74.698.709,16
Valor de C..			193.369,93

RESUMEN

A + B..	1.398.463.941,96
C..	193.369,93
Valor de A + B + C.......................	1.398.657.311,89 = D.

b) *Por capitalización de productos medios netos:*

Producto medio del período 1908-17, presentado por la Compañía (pág. 17 de su Nota) y que es inferior al de 1909-23..	68.241.840,54
Capitalización: 68.241.840,54 × 23,529412..................	1.605.690.381,70 = E.
E — D = 207.033.069,81	
10 por 100 (E — D) a deducir....................................	20.703.306,98
Valor del establecimiento..............................	1.584.987.074,72

II. Capital real del concesionario

Valor del establecimiento..		1.584.987.074,72
A deducir:		
Capital obtenido de las obligaciones cuyas series no están extinguidas (según página 19 de la Nota de la Compañía)......................	973.991.241,22	
Anticipos para material..................................	69.571.427,67	
		1.043.562.668,89
Capital real..................................		541.424.405,83

Don J. Juan Sánchez Torres, Secretario del Consejo Superior de Ferrocarriles,

Certifico: Que las precedentes operaciones y valores provisionales de Capital de establecimiento y de Capital real del concesionario, que de aquéllas se deducen, son las aprobadas por el Consejo en pleno en sesión de 11 de julio de 1925.

Para que conste, expido el presente en Madrid, a 13 de julio de 1925.

V.° B.°:

El Vicepresidente,

Mendizábal *J. Sánchez Torres*

DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LAS RESERVAS CONSTITUTIVAS DEL PATRIMONIO PRIVADO DE LAS COMPAÑIAS

Anejo núm. 27

Orden de 26 de febrero de 1925, disponiendo se remita a la Presidencia del Directorio militar relación del importe total de las reservas de las Compañías.

Excmo. Sr.: Como antecedente necesario para que el Gobierno resuelva acerca de la aportación al valor del establecimiento de las llamadas "Reservas" de las Compañías de ferrocarriles, que han solicitado su ingreso en el régimen establecido por el Real decreto-ley de 12 de julio último, se servirá V. E. ordenar al Consejo Superior de Ferrocarriles que por su conducto remita a esta Presidencia relación por Compañías del importe total de dichas reservas, cualquiera que fuere su aplicación, consignándose además detalladamente y con separación también por Compañías, el de las reservas destinadas única y exclusivamente a la amortización del capital acciones en el caso de que se justifique documentalmente y sin ningún género de dudas su existencia.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 26 de febrero de 1925.—*Primo de Rivera.*

Excmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Fomento.

Anejo núm. 28

Real orden de 27 de junio de 1925, sobre el régimen de las reservas de las Compañías.

Excmo. Sr.: En vista del acuerdo adoptado por ese Consejo Superior de Ferrocarriles en su sesión del día 16 de diciembre próximo pasado, acerca de la interpretación del nuevo régimen ferroviario, en lo que se refiere a las reservas de las Empresas, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer, como norma en la materia, de acuerdo con el Directorio, que las reservas de las Compañías continuarán figurando como tales, al ingresar aquéllas en el Estatuto ferroviario; pero no podrán las Compañías disponer de ellas, para repartirlas como beneficio a los accionistas hasta el momento de liquidar el Estatuto por rescate o reversión. El Estado intervendrá con arreglo al Estatuto la administración de esas reservas, que deberán estar constituídas en valores de fácil realización.—Lo que de Real orden digo a V. E. para su conocimiento y efectos, habiendo de comunicarlo, a los fines consiguientes, a las Empresas ferroviarias y dando cuenta a esta Presidencia del Direc-

torio Militar.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 27 de junio de 1925.—El Presidente interino del Directorio Militar, *El Marqués de Magaz*.—Excmo. Sr. Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Anejo núm. 29

Real orden rectificada de 4 de mayo de 1927, resolviendo instancia de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, interesando se declare que no están comprendidas en la Real orden de 27 de junio de 1925 las reservas voluntarias que pudiera constituir con fondos procedentes de beneficios no repartidos correspondientes a la liquidación del ejercicio de 1926.

Excmo. Sr.: Vista la instancia presentada por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, interesando se declare que no están comprendidas en la Real orden de 27 de junio de 1925 las reservas voluntarias que pudiera constituir con fondos procedentes de beneficios no repartidos, correspondientes a la liquidación del ejercicio de 1926, por entender que dicha Real orden sólo puede referirse a las reservas que las Compañías tenían constituídas con anterioridad a su ingreso en el nuevo régimen ferroviario, y con este criterio la Compañía del Norte y las demás que se hallen en su caso podrían continuar la política de previsión seguida, limitando los dividendos y destinando algunas sumas a constituir reservas que permitan hacer frente a las contingencias de la explotación y regular en lo posible los futuros dividendos:

Visto el informe del Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles; y

Considerando, de acuerdo con el mismo, que es muy acertada la política de prudencia que se propone continuar la Compañía del Norte, pues no estando aún consolidada su situación económica no sería fácil hacer frente de otra manera a cualquier contingencia desfavorable que pudiera surgir en lo sucesivo:

Considerando que, refiriéndose exclusivamente la Real orden citada a las reservas que tenían las Compañías al ingresar en el Estatuto ferroviario y que no afecta para nada a las que pudieran formarse con posterioridad, puesto que su constitución y situación ha de quedar arreglada en cada momento por las disposiciones del Estatuto,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por el Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, ha tenido a bien disponer:

1.° Que la Real orden de 27 de junio de 1925 sólo es aplicable a las reservas que las Compañías tenían constituídas con anterioridad a su ingreso en el régimen estatuído por el Decreto-ley de 12 de julio de 1924.

2.° Que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España puede constituir nuevas reservas por la aplicación voluntaria de una parte de sus beneficios disponibles, destinándolas o a la regularización de los dividendos futuros o a cubrir cualquier contingencia eventual o fortuita que pudiera reflejarse desfavorablemente en las cuentas de explotación, en tanto ésta se realice por cuenta exclusiva de la Compañía.

3.° Que estas reservas estarán representadas por efectivo metálico o por valores de fácil realización, quedando obligada la Compañía a dar cuenta al Gobier-

no y al Consejo de la constitución de aquéllas y del uso que haga de ellas cuando las aplique a los fines indicados en el número anterior.

4.° Al comenzar el período definitivo se determinará, a propuesta de la Compañía, y de conformidad con el Estatuto ferroviario, la aplicación que habrá de darse a la parte de aquellas reservas que no haya sido invertida en los fines que se detallan en el apartado segundo.

5.° Esta disposición tendrá carácter general y será de aplicación a todas las Compañías admitidas al régimen.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 4 de mayo de 1927.—*Benjumea.*

Señores Director general de Ferrocarriles y Tranvías y Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Anejo núm. 30

CREACION DEL CONSEJO SUPERIOR FERROVIARIO

Real decreto de 15 de marzo de 1922, creando, bajo la dependencia inmediata del Ministro de Fomento, un Consejo Superior Ferroviario.

EXPOSICION

Señor: La complejidad de los servicios ferroviarios y la crisis que en la actualidad atraviesan, afectando de manera tan sensible la economía nacional, exigen la adopción de medidas cuyo estudio y preparación deben ser encomendados a órgano especial de la Administración pública, que ofrezca las mayores garantías en todos los órdenes y en el que estén representados los intereses más directamente relacionados con los ferrocarriles.

Por ello, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto creando el Consejo Superior Ferroviario.

Madrid, 15 de marzo de 1922.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Manuel de Argüelles.*

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Para estudiar y proponer al Gobierno las resoluciones que deban adoptarse en relación con los ferrocarriles de servicio general y con los de uso público, se crea, bajo la dependencia inmediata del Ministro de Fomento, un Consejo Superior Ferroviario.

Art. 2.° Formarán dicho Consejo quince vocales. Seis de ellos tendrán la delegación conjunta de los concesionarios de los ferrocarriles en explotación. Otros seis vocales tendrán la representación del Estado. Los tres restantes representarán los intereses mercantiles, agrícolas e industriales.

Será Presidente nato del Consejo el Ministro de Fomento, y para sustituirle en las funciones presidenciales que no ejerza habrá un Vicepresidente, elegido por los vocales por mayoría absoluta. En ningún caso podrá ser elegido Vicepresidente, Vocal que pertenezca a la delegación de los concesionarios de ferrocarriles.

Art. 3.° Los Vocales representantes del Estado serán nombrados por el Consejo de Ministros, cuatro a propuesta del de Fomento y dos a propuesta del de Hacienda. De los Vocales que proponga el Ministro de Fomento, dos serán Ingenieros

de Caminos, Canales y Puertos, previamente designados por el Consejo de Obras Públicas; uno será el Jefe de los servicios de ferrocarriles militares, y el cuarto será elegido libremente entre los Ingenieros de Minas, Agrónomos e Industriales.

El Ministro de Hacienda hará su propuesta eligiendo personas de aptitud que sea notoria en relación con los servicios prestados en la Administración general del Estado, o bien de acreditada pericia en ciencia económica.

Los tres Vocales representantes de los intereses mercantiles, agrícolas e industriales serán elegidos entre las Corporaciones correspondientes y nombrados también por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento.

Art. 4.° No obstante lo establecido en el artículo 1.° del presente Decreto, el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros, podrá delegar alguna de sus facultades en el Consejo Superior Ferroviario, y al ejercitarlas éste, sus acuerdos serán ejecutivos, si pasado un mes de su fecha el Consejo de Ministros no acuerda su suspensión.

Art. 5.° Los Ministros de Hacienda y Fomento dictarán desde luego las disposiciones que procedan para la constitución inmediata del Consejo Superior Ferroviario, cuyo Estatuto provisional será sin demora formado por el Ministro de Fomento y aprobado por el Consejo de Ministros.

Dado en Palacio a quince de marzo de mil novecientos veintidós.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Manuel de Argüelles.*

Anejo núm. 31

ESTATUTO PROVISIONAL DEL CONSEJO SUPERIOR FERROVIARIO

Real orden de 27 de marzo de 1922, aprobando el Estatuto provisional del Consejo Superior Ferroviario.

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.° del Real decreto de 15 del mes actual,

S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha servido aprobar el adjunto Estatuto provisional del Consejo Superior Ferroviario.

De Real orden lo comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 27 de marzo de 1922.—*Argüelles.*

Señor Director general de Obras Públicas.

ESTATUTO PROVISIONAL DEL CONSEJO SUPERIOR FERROVIARIO

CAPITULO PRIMERO

Organización del Consejo

Artículo 1.° Con arreglo a lo preceptuado en el Real decreto de 15 de marzo de 1922, el Consejo Superior Ferroviario se compondrá de 15 Vocales, bajo la presidencia del Ministro de Fomento y la vicepresidencia del Vocal elegido por mayoría absoluta de votos, conforme al artículo 2.° de dicha soberana disposición.

El Presidente, y en su caso el Vicepresidente, convocará las sesiones, dirigirá los debates, ostentará la representación del Consejo y firmará la documentación.

Art. 2.° Los concesionarios de los ferrocarriles en explotación designarán los seis Vocales que han de ostentar la delegación conjunta de los mismos, de modo que correspondan con equitativa ponderación a la diversidad de intereses de unas y otras Empresas, a la extensión de sus líneas y desigual intensidad del tráfico respectivo.

Art. 3.° Las vacantes que se produzcan en la delegación conjunta de los concesionarios de ferrocarriles, serán cubiertas en la forma que, a propuesta del Consejo Superior Ferroviario en pleno se determine en el Estatuto definitivo, con objeto de no alterar la ponderación que el artículo anterior establece.

Art. 4.° Los seis vocales que representan al Estado en el Consejo serán nombrados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3.° del Real decreto mencionado,

cubriéndose las vacantes que se produzcan por nombramientos acordados en Consejo de Ministros, a propuesta de los miembros subsistentes de la misma delegación, si tal propuesta obtiene la conformidad del Ministerio a quien correspondió la originaria provisión del cargo vacante, sea el de Fomento, sea el de Hacienda.

Art. 5.° Los tres vocales elegidos entre las Corporaciones de carácter mercantil, agrícola e industrial, a fin de que resulten oídas las clases sociales a quienes más directamente interesan los transportes ferroviarios serán nombrados, en caso de vacante, por el Consejo de Ministros a propuesta del de Fomento, debiendo el designado formar parte de alguna de las Corporaciones representadas por el Vocal que produzca la vacante.

Art. 6.° El Consejo de Ministros podrá separar los vocales del Consejo Superior designados por el Gobierno y lo acordará a propuesta del Ministro de Fomento o del de Hacienda, según haya intervenido el uno o el otro en el nombramiento que se deja sin efecto.

El Consejo Superior propondrá también al Ministro respectivo la sustitución del Vocal de nombramiento del Gobierno, que, sin causa justificada, deje de asistir a tres sesiones consecutivas o a cinco en todo caso.

Art. 7.° Tanto los seis Vocales designados por los concesionarios de ferrocarriles como los seis que representan al Estado, podrán actuar aisladamente como delegación, eligiendo de su seno un Presidente y señalando el orden para sustituir a éste en la dirección de las deliberaciones y de los demás trabajos respectivos.

La Delegación del Estado deliberará y gestionará por sí sola aquellos asuntos que sean de interés privativo del patrimonio ferroviario nacional, ora se trate de ferrocarriles que pertenezcan en plena propiedad al Estado, ora de los derechos que a éste correspondan o puedan corresponderle en las redes cuyo disfrute haya sido objeto de concesión.

Art. 8.° El Consejo Superior podrá completar su estructura designando Comisiones especiales formadas por una parte de sus Vocales, que serán elegidos por todos los miembros del Pleno.

Estas Comisiones podrán constituirse para realizar trabajos determinados y temporales o tener carácter permanente.

Entre estas últimas habrá una Comisión ejecutiva, subordinada al pleno del Consejo Superior e investida de las facultades que éste le atribuya de modo expreso. Se compondrá de cinco miembros, y entre ellos del Vicepresidente del Consejo Superior, que será su Presidente.

De sus cinco miembros dos pertenecerán a la Delegación de los concesionarios, dos a la del Estado y el restante a la representación de las Corporaciones mercantiles, agrícolas e industriales.

Art. 9.° Los Vocales del Consejo Superior percibirán como retribución la cantidad que se señale a propuesta del Consejo por el Ministro de Fomento, en concepto de dietas por la asistencia a las sesiones.

Estas dietas, así los como demás gastos que ocasione el servicio y funcionamiento del Consejo serán contados entre los generales de la explotación de los ferrocarriles; su importe total se distribuirá entre éstos según la proporción que el mismo Consejo Superior establecerá, y tendrán, en tanto no se dicte la ley de Ordenación Ferroviaria, la consideración que a los mayores gastos de haberes y jornales de los Agentes y obreros ferroviarios conceden las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920.

Art. 10. La plantilla de personal de todas categorías y clases al servicio del Consejo Superior se reducirá a los límites de la estricta necesidad y será aprobada

por el Consejo de Ministros, en virtud de propuesta de aquel organismo, no pudiéndose ampliar sino en la misma forma y publicando el Decreto ampliatorio en la *Gaceta de Madrid.*

El mismo Consejo Superior dictará las reglas a que ha de someterse la provisión de los cargos de dicha plantilla, que deberán recaer en funcionarios de los diversos Cuerpos del Estado, según sus especialidades.

CAPITULO II

Funciones del Consejo

Art. 11. El Consejo Superior Ferroviario, como órgano consultivo del Gobierno en materia de ferrocarriles, emitirá los informes que el Gobierno pida.

En el ejercicio de su función consultiva, el Consejo Superior de Ferrocarriles deberá ser oído en todos los asuntos que se refieran al régimen general de los servicios ferroviarios.

En todo caso, después de ser oído, sólo podrá el Gobierno consultar a los Consejos de Obras públicas y de Estado en pleno.

Art. 12. El Consejo Superior, en la forma establecida en el párrafo segundo del artículo 7.° de este Estatuto, propondrá al Gobierno el sistema de explotación para cada uno de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, expresando si deben ser realizados directamente por la Administración o encomendados a Empresas que, a ser posible, sean ya explotadoras de otras líneas.

Podrá también el Consejo proponer al Gobierno la construcción por el Estado de nuevas líneas y la adquisición de material para los ferrocarriles de plena propiedad del Estado, determinando en cada caso el sistema de la construcción o de la adquisición.

Art. 13. Corresponde al Consejo proponer al Gobierno los planes de obras de ampliación o mejora y las adquisiciones de material que deban realizarse en los ferrocarriles gravados por concesión del disfrute, determinando los sistemas de construcción o adquisición y los medios económicos que en cada caso se requieran.

Art. 14. Con sujeción a los términos de cada disposición ministerial relativa a las materias propias de su competencia, el Consejo formulará las normas para su ejecución, vigilando por sí el cumplimiento de los acuerdos del Gobierno.

Art. 15. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.° del Real decreto de 15 de marzo de 1922 se entenderán desde luego delegadas en el Consejo Superior las facultades que al Gobierno competen en la actualidad en materia de tarifas, así de viajeros como de mercancías, tanto en los ferrocarriles del Estado como en los concedidos a Empresas para su disfrute, pudiendo dictar las reglas concernientes a la aplicación de las mismas.

Art. 16. Asimismo, por delegación del Gobierno, ejercerá el Consejo Superior las facultades que a aquél corresponden para inspeccionar la gestión económica y financiera de las Empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles, a cuyo fin podrá reclamar de las mismas la remisión de todos los datos, copia de contrato, balances, cuentas, disposiciones orgánicas y acuerdos estatutarios que sean precisos.

Para la ejecución de esta facultad, el Consejo Superior, con previa aprobación del Ministerio de Fomento, cuando lo estime necesario y exclusivamente por el tiempo que sea indispensable, podrá constituir una Delegación que inspeccione la

gestión de una Empresa determinada, Delegación que no se compondrá de más de tres miembros; un Ingeniero de Caminos, un funcionario de la Inspección administrativa y un Contable, elegidos y separados libremente por el Consejo. Este podrá encomendar a una misma Delegación simultáneamente, que inspeccione dos o más Empresas.

El Consejo, con la aprobación del Ministro de Fomento, señalará la retribución de los Delegados, y el importe de la misma se computará como gasto general de la explotación.

Los Delegados circularán libremente por las líneas inspeccionadas y podrán examinar y tomar razón de cualquier documento concerniente a la contratación y a la contabilidad de la Empresa misma, dando cuenta del resultado de su inspección al Consejo Superior. Este acordará lo procedente, debiendo someter al Consejo de Ministros la resolución cuando la Empresa no se conforme con el acuerdo que hubiera adoptado.

Art. 17. El Consejo Superior ejercerá además las atribuciones que en las leyes se le encomienden, según el régimen definitivo a que se sometan los ferrocarriles explotados por Empresas concesionarias.

Art. 18. El Consejo Superior formará los presupuestos de gastos e ingresos para su funcionamiento, que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento. Corresponderá al Vicepresidente la función ordenadora de los pagos.

CAPITULO III

Funcionamiento del Consejo Superior

Art. 19. El Ministro de Fomento convocará la primera reunión del Consejo y lo declarará constituído, invitando seguidamente a los Vocales para que designen el que haya de desempeñar el cargo de Vicepresidente.

Art. 20. La iniciativa de los estudios y propuestas que haya de hacer el Consejo Superior corresponderá al Gobierno, al Ministro de Fomento y al mismo Consejo. Sin embargo, cuando la iniciativa sea del Consejo,. no se tramitará propuesta alguna que no haya obtenido en su favor una mayoría absoluta de votos o la unanimidad de una de las dos Delegaciones.

Art. 21. Para celebrar sesión será necesaria la presencia de la mitad más uno de los Vocales que componen el Consejo y la asistencia de tres miembros de cada una de las dos Delegaciones, sin perjuicio de lo dispuesto respecto a la validez de las votaciones en el artículo siguiente.

Art. 22. Los acuerdos del Consejo se tomarán siempre por mayoría de votos, y para que sean válidos deberán tomar parte en las votaciones, cuando menos, diez Vocales. En ningún caso podrán ser secretas las votaciones.

Cuando voten unidos en pro o en contra de un acuerdo los Vocales de una Delegación, frente a los de otra, de modo que resulte aislada la representación del Estado o la de las Empresas concesionarias, será sometido el asunto por el Ministro de Fomento al Consejo de Ministros, que resolverá en definitiva.

Art. 23. Los acuerdos del Consejo Superior en las funciones que ejerza por delegación del Gobierno, serán ejecutivos, si comunicados a éste no son suspendidos por el Consejo de Ministros en el plazo de un mes.

En todo caso, el Ministro de Fomento, por motivos de justicia o de pública con-

veniencia, podrá suspender cualquiera de las decisiones del Consejo Superior Ferroviario.

El Consejo de Ministros resolverá alzando la suspensión o anulando el acuerdo suspenso, pero no decidirá en el fondo la cuestión, que volverá al Consejo Superior Ferroviario para nuevo estudio.

Si éste reprodujese el acuerdo anulado, el Gobierno podrá resolver en el fondo el asunto, oyendo previamente al Consejo de Obras públicas y al de Estado en pleno.

Art. 24. El Consejo Superior designará entre el personal que forme parte de su plantilla un Secretario general, con objeto de que asista a las sesiones del pleno y de la Comisión ejecutiva, con voz, pero sin voto, y dictará, además, las reglas necesarias para su sustitución.

El Secretario general, o quien le sustituya, redactará y autorizará las actas de las sesiones a que asista, haciendo constar en ellas las deliberaciones y votaciones correspondientes, actas que deberán ser firmadas, además, por el Presidente o Vicepresidente en su caso.

Art. 25. El Consejo Superior publicará cada año una Memoria con reseña razonada de su propia gestión y con estadísticas completas de los ferrocarriles y del tráfico ferroviario.

Disposición complementaria

Art. 26. Dentro de los dos meses siguientes a su constitución, el Consejo Superior propondrá al Ministro de Fomento las modificaciones que convenga introducir en este Estatuto para su publicación, como definitivo.

Una vez publicado el Estatuto definitivo, el Consejo Superior acordará su Reglamento de régimen interior, del que dará cuenta al Ministro de Fomento.

Aprobado por S. M., de acuerdo con el Consejo de Ministros.

Madrid, 27 de marzo de 1922.—*Argüelles.*

Anejo núm. 32

REORGANIZACION DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Real decreto de 17 de diciembre de 1925, relativo a la reorganización del Consejo Superior de Ferrocarriles.

EXPOSICION

SEÑOR: Es indiscutible el acierto con que procedió el Directorio Militar al crear el Consejo Superior de Ferrocarriles. Este organismo, tanto por los elementos y personalidades que lo constituyeron, como por la orientación que se le señaló, por las atribuciones que se le concedieron y por las funciones que ha desempeñado, ha realizado una labor meritísima, digna del mayor encomio, ya que a él se debe, en definitiva, la propuesta para la solución, de una manera armónica y acertada, del gravísimo problema de los transportes, que durante muchos años había sido motivo de honda preocupación para todos los Gobiernos que se fueron sucediendo.

Con arreglo al Real decreto de su creación, debía, en primer término, estudiar y proponer un Estatuto que significaba una transformación radical en nuestro régimen de construcción y explotación de ferrocarriles, que necesariamente tenía que afectar profundamente a los elementos principales de la vida nacional, representados por intereses, muchos de ellos en pugna, que era preciso armonizar, puesto que todos constituyen factores importantísimos en el conjunto de nuestra economía.

De la forma en que ha realizado su misión dan buena idea el Real decreto de 12 de julio de 1924, y más tarde, el número y calidad de las Compañías de ferrocarriles que se han acogido al mismo, así como los trabajos posteriores de preparación de los planes de ampliación y mejora de la red de ferrocarriles y la emisión y negociación de la Deuda ferroviaria.

Esta labor pudo realizarse gracias a que la constitución del Consejo fué la adecuada para que todos los intereses tuvieran dentro de él la debida representación, y al régimen de tolerancia que presidió en sus deliberaciones, como garantía del máximo respeto a los diferentes intereses que en tan trascendental problema intervenían.

En vigor el Estatuto, y al comenzar a publicar sus preceptos, todavía tiene el Consejo que realizar una función consultiva muy importante para preparar la legislación y reglamentación complementaria de aquella disposición fundamental. Pero, al propio tiempo, ha de efectuar otra labor no menos interesante y mucho más intensa para implantar y aplicar dicho Estatuto sin la menor pérdida de tiempo, porque urge, y así lo demanda la opinión unánimente, completar nuestra red ferroviaria, y apremia, sobre todo, la necesidad de mejorar las explotaciones actuales, para dar cuanto antes la debida y legítima satisfacción a los deseos del país, logrando la in-

mediata normalización de los transportes, en la actualidad intensamente perturbados por las deficiencias de las líneas y la escasez de material.

Nada se opone a conseguirlo, ya que se cuenta con recursos económicos suficientes y con los elementos técnicos necesarios; pero se propone este Gobierno no solamente proseguir la provechosa labor realizada en ese sentido por el anterior, sino también abreviarla cuanto sea posible, reduciendo los plazos de preparación a los estrictamente precisos para llenar aquellos trámites que son indispensables, como garantía del acierto en la inversión de los recursos.

Para realizar cumplidamente este propósito no puede resultar eficaz la organización actual del Consejo Superior, que obliga a someter hasta los menores detalles de tramitación a la deliberación de una Asamblea numerosa y por su propia naturaleza constituída por representaciones de intereses distintos, y si ello, hasta el momento, dió los resultados meritorios de todos conocidos porque respondía a una misión determinada y muy especial, en adelante supondría un funcionamento de lentitud y parsimonia contrario en absoluto a los deseos del país y del Gobierno, que aspiran a la resolución rápida de los problemas de detalle que, en su conjunto, constituyen la reorganización del servicio nacional de transportes.

Se impone, por tanto, dar al Consejo otra organización apropiada a su finalidad futura, adaptada a la misión que ha de realizar y semejante en lo posible a la que tienen las Empresas industriales de gran importancia.

La solución natural para conseguir este objeto es la de reservar al Pleno la función consultiva tal como hasta ahora la ha venido realizando para proseguir la preparación de la legislación complementaria y constituir dentro del Consejo, y con elementos del mismo que estén en condiciones de ofrecer la máxima asiduidad en su trabajo, otro organismo más sencillo y de más flexibilidad en su actuación, que, a modo de Consejo de Administración, asuma toda la función ejecutiva que corresponde al Consejo.

En esta forma se propone la creación del Comité ejecutivo, reservando al Pleno las funciones puramente consultivas en las cuestiones de carácter general y atribuyendo al Comité el cumplimiento y aplicación del Estatuto en las modalidades que se detallan en el articulado.

A fin de completar la nueva organización, según las necesidades del presente, se dictan algunas disposiciones secundarias encaminadas a simplificar y facilitar el funcionamiento del Consejo, suprimiendo los Vocales suplentes, que en la práctica tuvieron casi las mismas atribuciones que los propietarios, sin la responsabilidad de su voto, aumentando en cambio el número de éstos en la medida necesaria para que el Consejo pueda funcionar con la mayor eficacia, teniendo en cuenta, al señalar las representaciones, el interés de la clase obrera y el especial de los usuarios, concediendo, por consiguiente, a estos últimos una participación directa tanto en la labor consultiva como en la ejecutiva del Consejo.

Y, por último, es también conveniente completar esta labor de reorganización con algunas disposiciones de detalle para simplificar la constitución de los organismos interiores en que se descompone el Consejo y de sus oficinas auxiliares, de manera que puedan actuar con mayor eficacia y expedición.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 17 de diciembre de 1925.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Rafael Benjumea y Burín.*

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° El Consejo Superior de Ferrocarriles estará constituído por veinticinco Vocales y un Presidente nombrado libremente por el Gobierno.

Nueve Vocales y el Presidente formarán en el Consejo la Delegación del Patrimonio ferroviario nacional. Uno de aquéllos será el Jefe de los Servicios de ferrocarriles militares; otros ocho serán nombrados por el Ministro de Fomento, en la siguiente forma: uno, que deberá tener reconocida competencia en la especialidad ferroviaria, a propuesta del Ministerio de Hacienda; otro, que deberá tener el título de Ingeniero industrial, será propuesto por el Ministerio del Trabajo; los restantes pertenecerán al Cuerpo de Ingenieros de Caminos.

Otros diez Vocales constituirán la Delegación de las Compañías de ferrocarriles, y serán nombrados por el Ministro de Fomento a propuesta de aquéllas, procurando que existan la debida ponderación en la representación de la diversidad de intereses de los ferrocarriles de vía normal y de vía estrecha, y dentro de los primeros, de la que es consecuencia de la mayor o menor extensión de las redes y de la desigual intensidad del tráfico.

Otros cinco Vocales formarán la Delegación de los usuarios, representando cuatro de ellos los interesados del comercio, de la industria, de la agricultura y de la minería, y el quinto, los de los usuarios en general, no comprendidos en los anteriores grupos especiales. Serán nombrados por el Ministro de Fomento, a propuesta, respectivamente, de las Cámaras de Comercio, de las Cámaras de Industria, de las Cámaras Agrícolas, de las Corporaciones mineras a quienes más directamente interesan los transportes ferroviarios, y del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

Y, por último, otro Vocal ostentará la representación de los agentes y obreros ferroviarios, y será nombrado por el Ministro de Fomento, a propuesta del Consejo Permanente del Trabajo, debiendo recaer la designación precisamente en un agente ferroviario.

Art. 2.° Será Presidente nato del Consejo Superior de Ferrocarriles el Ministro de Fomento. Habrá además el Presidente efectivo, nombrado libremente por el Gobierno, y un Vicepresidente, que será designado por el propio Ministro entre los Vocales pertenecientes a la Delegación del Estado.

El Reglamento del Consejo determinará las funciones del Presidente efectivo y del Vicepresidente, que serán, para este último, análogas en el Comité ejecutivo a las del Presidente en relación con el Pleno.

Art. 3.° El mandato de los Vocales del Consejo durará seis años. Se renovarán por mitad de tres en tres años, dentro de cada Delegación, sin tener en cuenta el tiempo de ejercicio de cada Vocal.

La primera renovación se hará por sorteo a los tres años de publicada esta disposición, y cuando el número de Vocales de la representación sea impar, se tomará la mitad por defecto.

Todos los Vocales serán reelegibles.

Art. 4.° Los Vocales cesarán en sus cargos cuando dejen de reunir las condiciones establecidas en este Real decreto o cese la causa justificativa de su nombramiento.

Podrán también ser separados por el Ministro de Fomento; pero cuando se trate de Vocales designados por otros Ministerios o Corporaciones la separación deberá hacerse de acuerdo o a propuesta del Ministerio o de la entidad correspondiente.

Las vacantes que se produzcan en lo sucesivo se cubrirán en la misma forma prevista para cada caso en el artículo 1.°

Art. 5.° Los Vocales tendrán la obligación de asistir, con voz y voto, a las sesiones del Pleno, así como a las del Comité ejecutivo y Secciones o Comisiones a que pertenezcan.

El Vocal militar asistirá únicamente a los Plenos del Consejo, pero podrá tomar parte, con voz y voto, en los trabajos preparatorios de las propuestas y resoluciones relativas a las cuestiones, que, por su índole, requieran su presencia.

Art. 6.° Cuando se hayan de tratar en el Pleno o en el Comité ejecutivo cuestiones cuya resolución pueda afectar de modo inmediato a los transportes por carretera u otros medios de comunicación, asistirá a las sesiones con voz, pero sin voto, el Director o Subdirector de Obras públicas, que, en tal caso, actuará con el carácter de Comisario del Gobierno y tendrá derecho a invitar al Consejo o al Comité a que delibere por segunda vez sobre un acuerdo antes de someterlo a la superior resolución.

Art. 7.° Las Delegaciones de las Compañías y de los usuarios se organizarán libremente, elegirán su Presidente y señalarán el orden de sustitución en los casos de ausencias y enfermedades.

Art. 8.° La Delegación del Estado se organizará y funcionará en la forma que se determine en el Reglamento interior del Consejo.

Art. 9.° El despacho de los asuntos que sean de la competencia del Consejo corresponderá, según su naturaleza o importancia, al Pleno del mismo o al Comité ejecutivo.

Art. 10. El Comité ejecutivo estará constituído por el Vicepresidente y tres Vocales de la representación del Estado; cuatro Vocales de la representación de las Compañías y otros dos de la de los usuarios, designados por el Ministro de Fomento, a propuesta del Presidente del Consejo de Ferrocarriles, debiendo recaer la elección en personas especializadas en las cuestiones ferroviarias, que estén en condiciones de dedicarse con asiduidad a la función activa que corresponde al Comité y que, a ser posible, tengan en Madrid su residencia habitual.

Actuará como Secretario del Comité, con voz, pero sin voto, el Vicesecretario del Consejo.

En los casos de ausencia o de enfermedad, los Vocales podrán designar para sustituirlos otro de la misma Delegación, pero sin que pueda recaer pluralidad de votos sobre una misma persona. Si excediera de seis el número de faltas consecutivas en que incurriese un Vocal se procederá a designar otro de la misma representación.

Art. 11. Quedarán reservadas a la actuación del Pleno del Consejo las funciones puramente consultivas que le son propias en las cuestiones de carácter general, y especialmente será de su competencia la preparación de las disposiciones legislativas o reglamentarias que se hayan de dictar como complemento del Real decreto-ley de 12 de julio de 1924 y a consecuencia del mismo.

Entenderá por consiguiente:

a) En la preparación de la propuesta del plan general de ferrocarriles y en sus revisiones, así como en la formación y propuesta de los planes de construcción de nuevas líneas y de reforma y ampliación de las actuales, con arreglo a lo establecido en la base sexta del Estatuto ferroviario.

b) En la preparación de las emisiones de Deuda ferroviaria del Estado y en la autorización de las emisiones de obligaciones que hayan de realizarse por cuenta de las Compañías, y tendrá asimismo respecto de la gestión de la Caja Ferroviaria

las funciones que le están señaladas en el Reglamento especial de la misma. La negociación de la Deuda se hará en todos los casos directamente por el Ministerio de Hacienda.

c) En las propuestas de revisión de la actual legislación ferroviaria, con sujeción a las normas establecidas en la base tercera del Estatuto ferroviario.

d) En las propuestas de disposiciones legislativas o reglamentarias encaminadas a prever y resolver las cuestiones sociales relacionadas con el trabajo ferroviario y en las disposiciones de la misma clase que se hayan de dictar para la resolución de las reclamaciones derivadas de la ejecución del contrato de transporte.

e) En las propuestas de tarificación o de revisión de tarifas, bien sean de aplicación general al conjunto de las líneas adheridas al nuevo régimen ferroviario o a una sola de las Compañías que se encuentren en ese caso y cuya preparación deba ajustarse a las normas de tarificación general establecidas en las bases 10 y 11 del referido Estatuto.

f) En el estudio y propuesta de las normas para las liquidaciones de créditos y débitos entre el Estado y las Compañías.

g) En las propuestas de disposiciones de carácter general relativas a la unificación de material y en las de agrupaciones, fusiones o rescates de líneas que se preparen por el Comité ejecutivo.

h) En los demás asuntos que especialmente someta el Gobierno a su deliberación o que por su importancia extraordinaria entienda el Comité ejecutivo que, aun siendo de su competencia, deben ser consultados al Pleno.

Art. 12. Para el ejercicio de las funciones reservadas al Pleno, el Consejo se organizará en Secciones o Comisiones, en la forma que se determine en su Reglamento, pero de manera que no estén constituídas por más de seis Vocales y procurando que, sin perjuicio de reservar a los Vocales las Ponencias más importantes, se confíe a las oficinas la preparación de los dictámenes relativos a los asuntos corrientes.

Art. 13. El Comité ejecutivo asumirá toda la función administrativa que corresponde al Consejo en relación con la aplicación del Real decreto-ley de 12 de julio de 1924 y de las disposiciones complementarias que se dicten en lo sucesivo para la implantación del nuevo régimen ferroviario que en él se establece.

Le corresponderá, por consiguiente:

a) El cumplimiento de las disposiciones del referido Estatuto que regulan el ingreso de las Compañías en el nuevo régimen ferroviario hasta someter a la resolución del Gobierno las propuestas correspondientes por conducto del Presidente del Consejo Superior.

b) La aplicación del mimo Estatuto en lo que se refiere a determinación y variación de capitales y depuración de los gastos de explotación de las Empresas.

c) La intervención en la gestión económica, técnica y comercial de las Compañías y la inspección de los servicios, dentro de las facultades concedidas al Consejo por el Estatuto ferroviario, y particularmente en la base octava.

d) La preparación de los planes económicos anuales de construcción de nuevas líneas y reforma y ampliación de las actuales, así como la preparación y tramitación de los proyectos, presupuestos y pliegos de condiciones facultativas correspondientes a las obras y adquisiciones de material que figuren en los referidos planes.

e) La aprobación de los pliegos de condiciones económicas y administrativas a que se hayan de ajustar los concursos y subastas que celebren las Compañías y la intervención en estos concursos y subastas, así como en los que se celebren por cuenta del Estado.

f) La facultad de conceder las autorizaciones a que se refiere el apartado segundo de la base octava del Estatuto, siempre que se trate de la prosecución de las obras o adquisiciones de material que en la actualidad se encuentren en curso de ejecución; de obras por contrata cuyos proyectos estén ya aprobados técnicamente por las Divisiones de ferrocarirles o por el Ministerio de Fomento; de suministro de material fijo y móvil que corresponda a tipos iguales a los que sean de aplicación corriente en las mismas líneas y hayan sido aceptados con anterioridad por el Ministerio de Fomento.

En los restantes casos, y además siempre que se trate de obras por administración o de construcción de nuevas líneas o de presupuestos adicionales, someterá los proyectos al Ministerio de Fomento para su aprobación definitiva, en la forma prevenida por las disposiciones vigentes, y concederá después la autorización para comenzar las obras o suministros en el momento que considere oportuno.

g) Dictar las instrucciones convenientes para unificar los procedimientos de ejecución y de inspección de los gastos que se realicen con cargo a la Caja Ferroviaria, en todo lo que se refiera a obras y adquisiciones de material, comunicándose a este efecto, si fuera preciso, con los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles.

h) Tramitar o informar aquellas tarifas cuya preparación no corresponda al Pleno, según el apartado *e*) del artículo 11.

i) Preparar las propuestas de agrupaciones, fusiones de líneas o rescates en que haya de entender el Pleno del Consejo, con arreglo al apartado *g*) del artículo 11.

j) Y en general, asumir las funciones ejecutivas del Consejo.

Art. 14. Para los efectos de la preparación de los asuntos en que haya de entender el Comité ejecutivo, actuará como una Sección del Consejo, que podrá relacionarse directamente con las oficinas del mismo.

Art. 15. Las dudas que pudieran surgir en la interpretación de estas disposiciones sobre la manera de tramitar los asuntos especiales que puedan presentarse, se resolverá por la Presidencia del Consejo Superior, oyendo a la actual Comisión ejecutiva, que se denominará en lo sucesivo "Comisión de gobierno interior" y tendrá la composición y facultades que le están señaladas por el Reglamento de régimen interior.

Art. 16. El Consejo Superior de Ferrocarriles someterá a la aprobación del Ministerio de Fomento, en el plazo de seis meses, el Reglamento definitivo de régimen interior del Consejo, adaptado a su nueva organización.

Hasta tanto que se aprueba, continuará en vigor el Reglamento provisional de 23 de julio último, en todo aquello que no se oponga a lo dispuesto en este Real decreto.

Art. 17. Los Vocales del Consejo continuarán percibiendo por la asistencia a las sesiones del Pleno la dieta de 50 pesetas, que disfrutan en la actualidad.

El Ministro de Fomento señalará las distintas remuneraciones o dietas que correspondan, según los casos, a los Vocales de la representación del Estado o a los que forman parte del Comité ejecutivo por su asistencia a las reuniones del mismo. Igualmente fijará las remuneraciones por gasto de viaje en las visitas y comisiones oficiales.

Todos los gastos serán satisfechos con cargo a los productos de la explotación, de conformidad con lo que establece la base octava del Estatuto de 12 de julio de 1924.

Art. 18. En el plazo de cinco días, contados desde la fecha de publicación de este Decreto en la *Gaceta,* tanto los Ministerios como los organismos representados en el Consejo, señalarán los Vocales de sus respectivas representaciones que hayan

de continuar en el desempeño de sus cargos o propondrán los que hayan de ejercerlos en lo sucesivo.

Art. 19. Quedan derogados el Real decreto de 30 de enero de 1924 y las disposiciones que se opongan al presente.

Dado en Palacio a diez y siete de diciembre de mil novecientos veinticinco.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Rafael Benjumea y Burin.*

Anejo núm. 33

NUEVA REORGANIZACION DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Real decreto de 16 de agosto de 1930, dedeclarando disuelto el actual Consejo Superior de Ferrocarriles, y disponiendo se reorganice con arreglo a las disposiciones que se indican.

EXPOSICION

Señor: La urgencia en proveer al complejo y trascendental problema ferroviario con soluciones acomodadas a las realidades presentes, impone la de renovar la constitución del Consejo Superior de Ferrocarriles mediante una adecuada reorganización que, reduciendo el número de sus Vocales, sin prescindir de ninguna de las representaciones de los intereses a que afectan, y concretando sus facultades, antes extensivas a funciones ejecutivas propias del Gobierno, permita una mayor eficacia y actividad de la actuación que se le confía, y a las que, sin duda, han servido de obstáculo las circunstancias expresadas que ahora se trata de modificar.

Las iniciativas que después de detenido estudio se propone desarrollar en la materia el Gobierno de V. M. a propueta del Ministro que suscribe, han de traducirse de modo inmediato en disposiciones cuya ulterior aplicación requiere con apremiante urgencia informes y ponencias del Consejo Superior de Ferrocarriles, utilizando al efecto la experiencia de su propia actuación.

Por ello, en las nuevas normas orgánicas de dicho Alto Cuerpo que se someten a la sanción de V. M. se ha procurado facilitar su funcionamiento inspirándose sustancialmente en las que estableció el Real decreto de su creación, conservando de los que luego se han dictado aquellas que la práctica ha demostrado convenientes. Esto se completa con un resuelto propósito de economías en los gastos del Consejo y organismos con él relacionados, ya que habiéndose de entrar en brevísimo plazo en el período definitivo, sin lo cual no tendrá solución el problema ferroviario, no procede mantener los del período provisional, en que la amplitud de actividades y de desembolsos eran parte a justificarlos.

Por lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 14 de agosto de 1930.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Leopoldo Matos y Massieu.*

REAL DECRETO

Núm. 1.976

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Queda disuelto el actual Consejo Superior de Ferrocarriles, que se reorganizará inmediatamente con arreglo a las siguientes disposiciones:

Art. 2.° El nuevo Consejo estará bajo la dependencia del Ministro de Fomento y se compondrá de veinte Vocales y un Presidente, nombrado por Real decreto a propuesta del Ministro de Fomento. Ocho de ellos tendrán la representación del Estado; otros ocho ostentarán la delegación conjunta de los concesionarios de ferrocarriles en explotación adheridos al régimen; uno representará a los obreros y agentes ferroviarios, y tres, a los intereses mercantiles, agrícolas e industriales. Actuará a las órdenes del Consejo, y nombrado por él, un Secretario general con voz, pero sin voto.

Art. 3.° De los Vocales representantes del Estado serán nombrados por el Ministro de Fomento un jurista y cuatro Ingenieros y uno de reconocida competencia en materia económica a propuesta del de Hacienda. Serán Vocales natos el Subsecretario de Economía Nacional y el Jefe de los Servicios de los ferrocarriles militares.

Los ocho Vocales delegados de las Compañías serán designados por éstas. El Vocal delegado de los agentes y obreros será designado en votación por las organizaciones sindicales existentes, computándose en la elección tantos sufragios como asociados cotizantes tenga. Las normas para esta elección se dictarán por el Ministro de Fomento. Los tres Vocales representantes de los intereses mercantiles, agrícolas e industriales serán nombrados de entre las entidades representativas de estos sectores por el Ministro de Fomento.

Art. 4.° Los cargos de Vocales durarán cuatro años, y se renovarán los Vocales, que pueden ser reelegidos por el mismo procedimiento de su respectiva designación o elección, sin perjuicio de la facultad discrecional del Gobierno de separar en cualquier momento a los Vocales nombrados por él y de proveer sus vacantes.

Art. 5.° El Presidente tendrá la representación del Consejo ante el Gobierno y en actos oficiales, corresponderá con los ministros de Hacienda y Fomento, convocará y dirigirá las sesiones, ordenará los pagos del Consejo Superior de Ferrocarriles y de la Caja Ferroviaria y ejercerá la alta inspección de todos los servicios.

Art. 6.° Será Vicepresidente del Consejo el Vocal nombrado por el Ministro de Fomento de entre los Delegados del Estado.

Art. 7.° Los Delegados del Estado y los representantes de los intereses agrícolas, mercantiles e industriales no podrán ser Consejeros, Administradores, Asesores ni empleados de las Compañías ferroviarias adheridas al régimen, ni tener vínculos contractuales con ellas ni ostentar cargo o destinos en Sociedades que se dediquen a trabajos o servicios con ellas relacionados.

Art. 8.° El Consejo Superior de Ferrocarriles tendrá las funciones que enumera la base octava del Real decreto de 12 de julio de 1924, salvo lo referente a las tarifas, en la que su actuación será informativa, consultiva y de mera propuesta, y lo atinente a la inspección e intervención por el Consejo de la gestión de las Empresas y a la emisión de Deuda ferroviaria, en lo que se estará a las disposiciones que al efecto se dicten.

Art. 9.° El Consejo podrá completar su estructura designando Comisiones especiales, ya con carácter eventual para asuntos concretos, ya de carácter permanente, formadas por parte de sus Vocales, elegidos por el Pleno.

Art. 10. El Consejo nombrará un Comité ejecutivo, que por delegación del Presidente será presidido por el Vicepresidente del Consejo, y tendrá a su cargo las funciones administrativas.

Compondrán el Comité, además del Presidente, tres Vocales de la representación del Estado, tres de las Compañías y uno de los usuarios. Los casos de duda sobre competencia del Consejo o del Comité los resolverá el Presidente.

Art. 11. Tanto los Vocales representantes de los concesionarios de ferrocarriles como los de la Delegación del Estado, podrán actuar aisladamente.

La Delegación del Estado deliberará y gestionará por sí sola los asuntos de interés privativo del patrimonio ferroviario nacional, ya se trate de ferrocarriles del Estado, ya de los derechos de éste en las concesiones.

Art. 12. Los acuerdos del Consejo y del Comité se tomarán por mayoría de votos, debiendo tomar parte en las votaciones, por lo menos, doce y cinco Vocales, respectivamente.

Cuando voten unidos en pro o en contra de un acuerdo los Vocales de una delegación frente a los de otra, de modo que resulte aislada la representación del Estado o la de las Compañías, será sometido el asunto al Ministro de Fomento, que resolverá en definitiva.

Art. 13. El Ministro de Fomento podrá suspender por pública conveniencia los acuerdos del Consejo Superior de Ferrocarriles. Y si éste los reprodujese, el Gobierno resolverá en el fondo, oyendo previamente al Consejo de Obras públicas y al de Estado en pleno.

Art. 14. Se introducirán en la plantilla del personal técnico y administrativo y en el presupuesto de gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles las reducciones aconsejadas por la simplificación y unificación de sus funciones. A este efecto, el Presidente del Consejo elevará las oportunas propuestas, oído el Consejo Superior, al Ministro de Fomento.

Art. 15. El Ministro de Fomento dictará las disposiciones que procedan para la constitución, según las normas precedentes, del Consejo Superior de Ferrocarriles para su inmediata actuación, y el Consejo, una vez constituído, formulará en el plazo de un mes el Reglamento de régimen interior, del que dará cuenta al Ministro de Fomento para su aprobación.

Art. 16. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a las del presente Real decreto, del que el Gobierno dará cuenta a las Cortes.

Dado en Santander a diez y seis de agosto de mil novecientos treinta.—ALFONSO. El Ministro de Fomento, *Leopoldo Matos y Massieu.*

AUMENTO DE VOCALES DEL COMITE EJECUTIVO DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Real decreto de 29 de septiembre de 1930, disponiendo que la primera parte del párrafo segundo del artículo 1.º del Real decreto número 1.976 de 16 de agosto último, quede redactado en la forma que se indica.

EXPOSICION

Señor: El artículo 10, párrafo segundo, del Real decreto de 16 de agosto último estableció que el Comité ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles se compusiera de tres Vocales de la representación del Estado, tres de las Compañías y un usuario, además del Presidente; habiéndose constituído, en efecto, dicho Comité con arreglo a la precitada norma, las Compañías ferroviarias han formulado respetuosamente la pretensión de que se amplíe con un Vocal más, a fin de tener ponderada participación en el mismo, dada la diversa situación de las Empresas en orden al Estatuto ferroviario y el número y la variedad de asuntos a examinar, medida que ha de facilitar la labor del Comité.

El acceder, por estas razones, a tal pretensión, implica, por el principio de paridad en que se informa la composición del Comité y demás Comisiones del Consejo Superior de Ferrocarriles, aumentar también en un puesto el número de los Vocales de la representación del Estado.

Por lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 28 de septiembre de 1930.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Leopoldo Matos y Massieu.*

REAL DECRETO

Núm. 2.139

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros.

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. La primera parte del párrafo segundo del artículo 10 del Real decreto número 1.976, de 16 de agosto último, quedará redactado en esta forma:

Compondrán el Comité, además del Presidente, cuatro Vocales de la representación del Estado, cuatro de las Compañías y uno de los usuarios.

Dado en San Sebastián a veintinueve de septiembre de mil novecientos treinta.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Leopoldo Matos y Massieu.*

Anejo núm. 35

SUSPENSION DE LAS FACULTADES ECONOMICAS DE CARACTER EJECUTIVO DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Real decreto de 27 de marzo de 1931, declarando en suspenso las facultades económicas de carácter ejecutivo que confieren al Consejo Superior de Ferrocarriles el Estatuto del Régimen ferroviario de 12 de julio de 1924 y el Real decreto de 17 de diciembre de 1925.

EXPOSICION

Señor: Son objeto de preferente atención y de cuidadoso estudio, por parte del Gobierno, los numerosos y complejos problemas relacionados con el régimen y servicio ferroviarios, asunto de gran trascendencia para la vida económica del país; y de día en día, nuevos aspectos de tales problemas y continuas incidencias, en cada uno de ellos, hacen ver la necesidad de establecer sobre bases firmes y cuidadosamente estudiadas, la reglamentación legal y administrativa que en este importantísimo punto debe regir.

Síguense actualmente las normas consignadas en el Estatuto de 12 de julio de 1924, y en el Real decreto de 17 de diciembre de 1925, por el que fué reorganizado el Consejo Superior de Ferrocariles, soberanas disposiciones que otorgan al Consejo facultades y le imponen deberes, unos y otros de carácter consultivo, fiscalizador y ejecutivo, según los casos que al efecto se especifican; pero por la razón antes expuesta, y por la de haber sido suprimida la Caja Ferroviaria, cree el Gobierno llegado el momento de estudiar para su implantación en el más breve plazo que la importancia del asunto lo permita, un régimen definitivo. Mientras quede éste formulado en términos de poder ser sometido a la regia sanción, se hace necesario adoptar medidas circunstanciales, entre las que, unas habrán de servir de preparación a las definitivas que formen parte del nuevo régimen, otras permitirán estudiar el modo en que hayan de subsistir o reformarse las del actual, y otras, finalmente, responderán a los nuevos aspectos e incidentes de los problemas ferroviarios.

Para esta multiplicidad de estudios y de disposiciones encaminadas a un fin tan determinado y concreto, se requiere una unidad absoluta de acción que no podría existir si las facultades ejecutivas, después de haberse suprimod la Caja Ferroviaria, continuaran residiendo unas en la Administración Central y otras en un Organismo delegado suyo, aunque éste sea de la altura y respetabilidad del Consejo Superior de Ferrocarriles. Su importante e ilustrado dictamen habrá de ser, en toda ocasión, de gran valía; pero la resolución económica de los asuntos ferroviarios deberá quedar confiada, en su totalidad, al Gobierno.

En atención a lo expuesto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 27 de marzo de 1931.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Juan de la Cierva y Peñafiel.*

REAL DECRETO

Núm. 1.017

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros.

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo primero. Quedan en suspenso las facultades económicas de carácter ejecutivo que confieren al Consejo Superior de Ferrocarirles, el Estatuto del Régimen ferroviario de 12 de julio de 1924 y el Real decreto de 17 de diciembre de 1925, por el que fué reorganizado dicho organismo.

Art. 2.° El Consejo Superior de Ferrocarriles tendrá todas las atribuciones de inspección, fiscalización y consultivas que le confiere el Estatuto y demás disposiciones reglamentarias que regulan su funcionamiento.

Dado en Palacio a veintisiete de marzo de mil novecientos treinta y uno.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Juan de la Cierva y Peñafiel.*

Anejo núm. 36

AMPLIACION DE LA REPRESENTACION OBRERA EN EL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES. ESTUDIO POR ESTE ORGANISMO DE UNAS BASES PARA EL ESTATUTO DEFINITIVO

Decreto de 30 de mayo de 1931, reformando el artículo 2.° del Real decreto de 16 de agosto de 1930, reorganizando el Consejo Superior de Ferrocarriles en el sentido de ampliar a tres Vocales la representación de los obreros y agentes ferroviarios.

Entre los problemas que encuentra planteados el Gobierno de la República, se halla vivo, con carácter de la más aguda gravedad, el que se refiere al establecimiento de un Estatuto ferroviario que regule las relaciones entre el Estado y las Empresas de ferrocarriles.

El Estatuto vigente, promulgado por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924, ha encontrado en la práctica defectos de aplicación que han provocado el incumplimiento del mismo y una experiencia clara sobre los puntos que hay que definir en un Estatuto definitivo que marque orientaciones modernas para la futura explotación de los ferrocarriles.

Dicho Estatuto fijaba tres períodos para establecimiento del régimen ferroviario: el transitorio, que tuvo cumplimiento con aplicación de los preceptos de dicha disposición; el provisional, durante el cual había de estudiarse el régimen de tarificación, y el definitivo, con plena aplicación de dicho sistema.

El período provisional estuvo regulado por normas dictadas por el Real decreto de 8 de agosto de 1926, y terminó, según en éste se establecía, el día 31 de diciembre de 1928, y como quiera que durante dicho período no fué estudiado el establecimiento del definitivo, resultó que, a partir del día 1.° de 1929, el régimen ferroviario se encuentra en una situación ambigua con la que es preciso terminar, regulando las relaciones entre el Estado y las Empresas.

Hay que tener en cuenta que, a partir del establecimiento del Estatuto ferroviario en el año 1924, el Estado ha venido aportando cantidades de importancia a las Empresas, sobre las cuales no ha obtenido, hasta el presente, beneficio de ningún género, sin haber podido establecer tampoco el sistema de tarificación ni la reglamentación de las funciones, tan importantes, que el personal obrero presta en las Empresas.

Todo lo que se indica son aspectos parciales del problema ferroviario que, por su sola enunciación, dan a entender la verdadera necesidad en que el Gobierno se encuentra de llegar al establecimiento definitivo de un Estatuto ferroviario que, por la importancia de la cuestión, entiende el Gobierno que ha de ser resuelto por las Cortes; pero como para ello se precisa una propuesta redactada por organismos adecuados, se hace preciso que, por el Consejo Superior de Ferrocarriles, se acometa con la mayor urgencia, al mismo tiempo que con la serenidad que el caso requiere, el estudio de la bases que, examinadas por el Gobierno, han de ser sometidas a las Cortes para la resolución racional de este problema.

Entra en los propósitos del Gobierno reformar el Consejo Superior de Ferrocarriles para hacer de él un organismo apto que regule la relación importante que debe existir entre los transportes ferroviarios y los transportes mecánicos por carretera, relación que se ha desatendido hasta el momento, a pesar de ser fundamental para los intereses del país; pero teniendo que ser fruto de un estudio mucho más meditado la transformación del régimen de los transportes por carretera, y siendo, por otra parte, de absoluta urgencia el estudio del Estatuto ferroviario, se entiende que, por el momento, no debe sufrir el Consejo Superior de Ferrocarriles otra reforma que la que resulte de ponderar debidamente las representaciones que en él figuran, a fin de dar una solución justa y equitativa a los problemas sobre que va a entender.

En la actualidad están equilibradas en el Consejo las representaciones del Estado y de las Compañías ferroviarias con ocho Vocales por cada una de ellas, figurando además tres representaciones de usuarios, correspondientes a las clases mercantiles, industriales y agrícolas, y un Vocal de la representación obrera.

Como antes se indica, uno de los asuntos más importantes que han de incluirse en el nuevo Estatuto ferroviario, es el de la reglamentación de las relaciones entre las Empresas y su personal obrero, y siendo ello así, puede apreciarse que no existe ponderación en las distintas representaciones, tal como ahora se encuentran establecidas, por lo que es necesario ampliar la representación obrera.

En consecuencia de todas estas consideraciones, el Jefe del Gobierno que suscribe, a propuesta del Ministro de Fomento, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, ha tenido a bien decretar:

1.° Queda reformado el artículo 2.° del Real decreto de 16 de agosto de 1930 reorganizando el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el sentido de ampliar a tres Vocales la representación de los obreros y agentes ferroviarios.

2.° Los dos agentes ferroviarios que faltan para completar esta representación en el Consejo Superior de Ferrocarriles, serán elegidos por libre elección entre el personal de las Compañías, con arreglo a normas que para tal efecto dicte la Dirección general del Ramo.

3.° El Consejo Superior de Ferrocarriles se dedicará, con la mayor urgencia, a estudiar y proponer al Gobierno unas bases para la redacción de un Estatuto ferroviario definitivo que regule las relaciones del Estado con las Empresas ferroviarias, y que será sometido en su día a examen y resolución de las Cortes.

4.° Mientras se procede al estudio de las bases que más arriba se indican, se mantendrá con carácter provisional la actual organización del Consejo Superior de Ferrocarriles, con la única excepción de suprimir la Oficina de Transportes creada por Real orden de 28 de abril de 1927, toda vez que las oficinas con que cuenta el mencionado Consejo son suficientes para la colaboración que han de prestar a la redacción del Estatuto.

Dado en Madrid, a treinta de mayo de mil novecientos treinta y un.o—*Niceto Alcalá Zamora y Torres.*—El Ministro de Fomento, *Alvaro de Albornoz y Liminiana.*

Anejo núm. 39 [1]

PROYECTO DE ORDENACION FERROVIARIA, PREPARADO POR DON ANTONIO MAURA (JULIO DE 1921)

I

El Estado hará y costeará, de la manera que esta ley determina, las adquisiciones de material y las obras que estime necesarias para adaptar a las públicas conveniencias del tráfico los ferrocarriles existentes en la actualidad, aunque su disfrute esté concedido; y construirá los nuevos, como propietario de todos ellos.

II

Mientras perduran las concesiones temporales de disfrute, se explotará juntamente con las líneas a las cuales sean destinados o incorporados, así el material que se adquiera como las obras de ampliación o de mejora que se ejecuten a costa del Estado. Las respectivas Empresas concesionarias administrarán esta comunidad, observando las normas que el Consejo Superior estatuirá arregladamente a esta ley para salvaguarda de ambas participaciones en la comunidad; las cuales normas deberán dejar tan desembarazada y expedita como pueda quedar la gestión industrial de las Compañías administradoras. El Consejo dispondrá y regirá la explotación y administración de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado y podrá, cuando lo estime preferible, encomendarlo, bajo cláusulas concertadas, a Empresa que tenga concesión en otras líneas.

III

Formarán este Consejo quince Vocales. Seis de ellos tendrán la delegación conjunta de las concesiones ferroviarias existentes. Estas los elegirán por el procedimiento que el Estatuto del Consejo ordenará, de modo tal, que corresponda con equitativa ponderación a la diversidad de intereses entre unas y otras Compañías, a la varia extensión de las líneas y a la desigual intensidad del tráfico respectivo.

Otros seis Vocales, además de tener en el Consejo la delegación del patrimonio ferroviario nacional, se constituirán aisladamente de la manera que trazará el Estatuto, para deliberar y gestionar en aquello que sea interés privativo de dicho patrimonio, ora se trate de ferrocarriles que pertenezcan en pleno al Estado, ora de los derechos de éste en la comunidad con las Empresas. Para la primera formación del Consejo Superior, dos de estos seis Vocales serán nombrados entre los ingenieros de Caminos, previa designación del Consejo de Obras públicas, por el Consejo

(1) Los Anejos 37 y 38 no existen. La numeración salta del 36 al 39, sin que se pueda correr en el momento de advertirse este error porque lo impiden las llamadas que en el texto del primer tomo se hacen a los respectivos Anejos.

de Ministros, a propuesta del de Fomento, quien propondrá también otros dos Vocales, uno que será el jefe de los servicios de ferrocarriles militares y otro elegido libremente entre los ingenieros de Minas, agrónomos e industriales. El Ministro de Hacienda, a su vez, propondrá al Consejo de Ministros dos vocales, eligiendo personas de aptitud que sea notoria en razón de servicios prestados en la Administración general del Estado, o de bien acreditada pericia en la ciencia económica. Cada vacante de estos seis vocales será cubierta, respectivamente, a propuesta del uno o el otro Ministerio, previa la que le hará la Delegación del patrimonio ferroviario nacional que a la sazón subsista en el Consejo, debiendo la persona designada en cada caso tener la calidad o el título, de los antedichos, que abonaba al individuo que cesó.

Los tres restantes Vocales serán nombrados por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento, eligiéndolos entre las Corporaciones de carácter mercantil, agrícola o industrial, que el Estatuto designará, a fin de que resulten oídas las clases sociales a quienes más directamente interesan los transportes ferroviarios. En uno de estos tres vocales recaerá el nombramiento, por el Consejo de Ministros, de Presidente del Consejo Superior.

El Gobierno decretará sin demora el Estatuto del Consejo Superior, ordenando la estructura orgánica de éste de modo que por elección de los vocales se difieran todos los demás cargos. Señalará las retribuciones, que serán contadas entre los gastos generales de la explotación de los ferrocarriles. Regulará las deliberaciones y los requisitos para la validez de los acuerdos. Siempre que en pro o en contra de alguno de estos voten unidos la mayoría de los delegados de las concesiones, o bien la de los delegados del patrimonio nacional, enfrente de la otra Delegación de modo que una de las dos partes comuneras resulte aislada, la decisión final del asunto quedará reservada al Consejo de Ministros, amparador supremo de todo derecho y curador nato de los intereses generales.

En materia de tarifas, lo dispuesto en este párrafo no obstará a lo que se ordena especialmente en la base quinta.

El Consejo de Ministros, por motivo de justicia o de pública conveniencia, podrá suspender cualquiera decisión que el Consejo Superior haya acordado en ejercicio de las facultades que, como propias, le están atribuídas. A seguida de la suspensión, acerca del asunto que la haya ocasionado, informarán el Consejo de Obras públicas y el pleno del de Estado. El de Ministros resolverá, bien alzando la suspensión o bien anulando el acuerdo; pero no se arrogará la provisión en el fondo. Tan sólo en el caso de reproducir el Consejo Superior la decisión anulada por el Gobierno, tendrá éste expedita la facultad de resolver en el asunto de que se trate.

Salvo especial disposición de la presente o de otra venidera ley, serán atribuciones del Consejo Superior de Ferrocarriles.

1.ª Proponer las obras de ampliación o mejora de los ferrocarriles gravados por concesión de disfrute, o las adquisiciones de material para los mismos, cuando en régimen de comunidad las haya de costear el Estado; propuestas que el Consejo de Ministros aprobará o desechará sin alterarlas, salvo el antedicho caso en que el Consejo Superior reitere la misma propuesta desechada por el Gobierno.

2.ª Una vez decretadas las obras o adquisiciones, llevarlas por sí a cabal efecto, pudiendo encomendarlo, total o parcialmente, bajo adecuadas cláusulas, ora en la Delegación del Patrimonio Nacional, era en la respectiva Compañía concesionaria.

3.ª Proponer nuevo agrupamiento de líneas, bien mediante transferencia del disfrute o de la administración que se concierte entre las entidades interesadas,

bien por vía de rescate o de otro modo, propuestas que el Consejo de Ministros aprobará o desechará sin alterarlas, salvo el antedicho caso de reiteración.

4.ª Intervenir, por medio de permanentes delegaciones suyas, la explotación y administración de los ferrocarriles sometidos al régimen de comunidad.

5.ª Aprobar o desaprobar por sí las propuestas que las Empresas concesionarias de tales ferrocarriles hayan acordado acerca de las materias que a seguida se mencionan:

A) Contratos de suministros.

B) Obras en las líneas o en sus dependencias.

C) Plantas de personal.

D) Variantes en las remuneraciones de éste, sueldos, gratificaciones, bonificaciones, dietas, etc.

E) Contratos u ordenanzas de trabajo.

F) Actos o contratos en virtud de los cuales resulte eliminado del inventario de la comunidad alguno de los bienes recapitulados en él.

G) Actos o contratos que amplíen o restrinjan el cuadro de los negocios explotados en interés común.

H) Balances y cuentas de ejercicios.

I) Acuerdos estatutarios que afecten de manera directa o indirecta a la comunidad.

6.ª Establecer o modificar por sí, con arreglo a lo que se dispone en la base V, las tarifas, así de viajeros como de mercancías, tanto para los ferrocarriles en régimen de comunidad cuanto para los que pertenezcan enteramente al Estado.

7.ª Proponer al Consejo de Ministros el rescate del disfrute o la consolidación de la propiedad nacional, sea por líneas, sea por redes, arregladamente a los preceptos de esta ley.

8.ª Una vez decretado el dicho rescate, disponer y efectuar por sí su ejecución, en los términos acordados.

9.ª Proponer al Consejo de Ministros la construcción de nuevas líneas y la adquisición de material para ellas, así como los sistemas económicos que convenga adoptar en cada caso, para construirlos, para habilitarlos y para explotarlos.

10. Disponer y efectuar por sí la ejecución de los decretos que se ocasionen con las propuestas mencionadas en el párrafo precedente.

11. Publicar cada año una Memoria con la reseña razonada de la gestión del Consejo y con estadísticas completas de los ferrocarriles y del tráfico ferroviario.

12. Emitir los informes que el Gobierno le encomiende.

IV

Las delegaciones permanentes mencionadas en la cuarta de las antedichas facultades del Consejo Superior, se compondrán de un ingeniero de Caminos, un funcionario administrativo y un contable, nombrados y separados libremente por el Consejo mismo, el cual podrá encargar a una misma delegación que intervenga dos o más Empresas. Con la previa aprobación del Ministro de Fomento, el Consejo destinará al servicio de la Delegación, de modo temporal o permanente, el personal estrictamente necesario, publicándose estas resoluciones en la *Gaceta de Madrid* con expreso razonamiento de la tal necesidad. Los haberes o retribuciones que el Consejo asigne a los miembros de la Delegación y a los empleados se computarán entre los gastos generales de la explotación.

Los tres delegados, y cada uno de ellos, podrán asistir con voz, pero sin voto, a todas las reuniones del Conejo, a las de la Junta de accionistas o a las de cualquiera otro órgano de administración de la Empresa intervenida; circular libremente por las líneas de ésta, visitar e inspeccionar todas las propiedades, instalaciones y servicios, hacer examen y tomar razón de cualesquiera documentos concernientes a la contratación o a la contabilidad de la Empresa misma.

Siempre que la Delegación note de ilegítimo o de lesivo para la comunidad algún acto o contrato de la Empresa, requerirá por escrito la intervención del Consejo Superior, y este requerimiento tendrá efecto suspensivo, a menos que, al atravesar el reparo, la Delegación no lo renuncie de modo expreso y razonado, bajo su responsabilidad. Cuando la Empresa no se conforme con el acuerdo que en casos tales adopte el Consejo Superior, quedará deferida al Consejo de Ministros la resolución del asunto.

V

Al ejercitar el Consejo la séptima de las facultades que se le atribuyen en la base tercera, establecerá o revisará las tarifas con el designio que, mediante buena gestión, el rendimiento global de cada red, según están agrupadas o según se agrupen luego las líneas, cubra los cuatro capítulos que a seguida se enumeran, a saber:

A) Los gastos completos de la explotación.

B) Las pensiones de retiro.

C) Las cargas financieras que, arregladamente a la base sexta, sean computables, al efecto de distribuir los productos anuales.

D) Un crédito, variable por las circunstancias, pero de racional certeza, para el valor real del establecimiento ferroviario, así en la porción de este valor, que, según la Base séptima, hace a los accionistas partícipes en el producto anual, como en la aportación del Estado. En cuanto a esta última, según la varia índole de las inversiones, se estimará prudencialmente el tiempo necesario para que ellas comiencen a contribuir en realidad al rendimiento de la explotación. A los efectos de la rentabilidad, se computará, para lo concerniente al Estado, el total interés real y la cuota de amortización del capital aportado; y para la participación privada, el rendimiento que matemáticamente le corresponda, dados el tipo así fijado a la dicha aportación y el margen de preferencia reconocido al capital privado.

La tarifa formada por el Consejo y aprobada por el Ministro de Fomento será ejecutiva y permanecerá en vigor por el plazo que en la misma se determine, el cual no podrá exceder de seis años.

Si al formar o revisar las tarifas ocurre entre la Delegación de las Empresas y la del patrimonio nacional la discrepancia prevista en el quinto párrafo de la base tercera, cada parte consignará los fundamentos del voto repectivo; la tarifa, acordada por mayoría, se pondrá en vigor, con carácter provisional, durante un plazo que se señalará como necesario para experimentar sus efectos; y con vista de ello, el Consejo Superior ratificará o enmenderá su acuerdo, y, en caso de discordia, quedará la decisión deferida al Gobierno. El plazo de la vigencia se contará desde la resolución definitiva. La revisión de la tarifa se hará siempre en los últimos doce meses de este plazo. Durante él, y sin variarlo, cuando la fluctuación del nivel medio de los precios en la economía nacional llegue a subvertir la rentabilidad de la explotación, a juicio del Consejo Superior, éste corregirá proporcionalmente todos

los tipos de exacción para restablecer la efectividad del cómputo en que las tarifas vigentes se asentaron.

Cuando el estudio para revisarlas acredite que el excedente de lo percibido sobre lo calculado (en el supuesto de aplicarlo íntegramente a amortizar la inversión o inversiones correspondientes) no abreviaría en una mitad o en más el período matemático de esta amortización, podrá el Consejo prorrogar la tarifa revisada para el tiempo que hubiere debido regir la nueva; y si durante este tiempo el Gobierno ordena por pública conveniencia alguna reducción, no procederá resarcimiento alguno hasta los límites señalados en la aludida revisión. Cuando la reducción gubernativa rebase estos límites, la compensación, a cargo del Estado, se circunscribirá al exceso.

Dentro de los límites de la tarifa que en cada caso estuviera en vigor, las Empresas explotadoras podrán libremente proponer al Consejo las tarifas especiales que estimen conveniente para satisfacer las exigencias del tráfico. Dichas tarifas, una vez aprobadas por el Consejo, serán ejecutivas.

El Consejo, dentro del primer mes desde que se constituya, resolverá con carácter provisional acerca de las tarifas que han de regir, pudiendo mantener los recargos actuales, que desde luego, se han de entender prorrogados hasta tanto que sobrevengan las ordenaciones referentes a tarifas según el nuevo régimen.

VI

Por motivos de conveniencia pública, el Consejo de Ministros, previo informe del Consejo Superior, podrá acordar reducciones parciales y temporales de las tarifas ordinarias; y el menoscabo consiguiente en los productos se compensará, a fin de mantener el rendimiento global, con los recursos que se autorizan a continuación, o con alguno de ellos, a saber:

A) Recargos en otros epígrafes de las tarifas mismas, cuando el Consejo estime que la elasticidad de éstas los admite en sana economía.

B) Impuesto general y uniforme sobre los precios de los transportes ferroviarios hasta el límite máximo de 2 por 100.

El antedicho informe previo del Consejo Superior habrá de contener el cómputo provisional de la merma que la reducción causará en los productos, y propondrá compensación arreglada a la autorización que otorga esta base; autorización cuyo máximo no se podrá rebasar, aunque coexistan dos o más decretos gubernativos de reducción de tarifas.

Entrarán estas reducciones en vigor juntamente con los recursos compensatorios.

En cada ejercicio anual se liquidará la merma efectiva de productos que sea imputable a la reducción, y también lo cobrado como recurso compensatorio. Si no resultase cabal la compensación, el saldo será cargo al Estado en la cuenta del ejercicio.

VII

De los productos brutos de la explotación, que, según la base segunda, se ha de mancomunar, se detraerán todos los gastos de la explotación misma y las pensiones de retiro. En el remanente de productos participarán: por un lado, la entidad concesionaria en proporción con el valor real y actual del establecimiento cuyo disfrute le pertenece durante el respectivo plazo, y por otro lado, el Estado en proporción con el valor real y actual de sus aportaciones.

El Consejo Superior fijará el uno y el otro valor real, tomando como base de ambos cómputos el capital efectivamente invertido por el actual concesionario, bien depurada la cuantía de este coste y las inversiones del Estado en adquiciones de material y en obras. Aplicará adecuados coeficientes de amortización a los elementos del establecimiento ferroviario que desmerecen con el tiempo y con el servicio. El valor real correspondiente al disfrute del concesionario no podrá en caso alguno exceder de la capitalización al 5 por 100 del beneficio líquido medio que se haya obtenido en la línea respectiva durante los últimos quince años.

En la distribución de beneficios el concesionario percibirá con prioridad un medio por ciento, en compensación del servicio que presta en la gestión del interés mancomunado.

El servicio de intereses de obligaciones y amortización de las mismas, así como el restante pasivo de la Empresa, gravitarán de modo directo y exclusivo sobre la cuota de productos correspondiente al concesionario, inclusa la preferente compensación que le asigna en el párrafo anterior, sin merma de la cuota del Estado y sin entorpecer las percepciones legítimas de éste.

VIII

No obstante lo dispuesto en la Base anterior, cuando el valor real del establecimiento cuyo disfrute pertenece al concesionario exceda del capital nominal de las obligaciones hipotecarias aseguradas con este disfrute y emitidas antes de establecerse la comunidad, lo primero que se detraerá del remanente de productos cada año es el importe de los intereses y la amortización. En la dicha confrontación del capital nominal de las obligaciones con el valor real del establecimiento se detraerá de aquel capital el quebranto con que hubieren sido emitidas las obligaciones, pero sin exceder en ningún caso del tipo de 6 por 100 para el interés real de las mismas. En estos casos se constituirá una reserva, que se denominará "Reserva por obligaciones amortizadas", y a la cual se imputará en cada amortización la cuantía del valor nominal. Dicha reserva se dividirá en dos prtes, una correspondiente al Estado y otra al concesionario, en proporción estricta de los respectivos capitales que dan base para el reparto de beneficios en la fecha de la amortización.

En el caso a que el precedente párrafo se aplica, después de satisfacer el dicho servicio de las obligaciones, los beneficios remanentes se distribuirán entre el concesionario y el Estado, con arreglo a las normas siguientes:

a) Se otorgará al concesionario un derecho de preferencia, que no podrá exceder de 3 por 100 de la diferencia entre el valor real de su participación en el establecimiento (según la base sexta) y el valor nominal de las obligaciones que estuvieren en circulación al comienzo de la comunidad, graduado este valor con la antedicha resta del quebranto de comisión. El capital con derecho a tal preferencia nunca podrá sin embargo, exceder del valor nominal de las acciones.

b) El remanente de beneficio se distribuirá entre el capital del concesionario y el del Estado, pero asignando a este último a razón de doble tipo que al primero, hasta que ambas asignaciones guarden estricta proporción con las respectivas bases de reparto. Una vez alcanzado este límite, se mantendrá en la distribución la referida proporcionalidad. A los efectos de este apartado, se entenderá por capital del concesionario el valor real de la parte del establecimiento sujeta a su disfrute, deducido el nominal de las obligaciones circulantes que se gradúa con la rebaja por quebrantos de emisión y deducido también el importe de la parte del Estado en la "Reserva por

amortización de obligaciones". Se entenderá por capital del Estado la suma de sus aportaciones, más la dicha parte en el referido fondo. Entrambos capitales se computarán por su estado medio durante el período en que los beneficios se hubieran obtenido.

c) El derecho de preferencia del concesionario, así como el del Estado, a participar en el remanente a razón de doble tipo, se entenderán aplicables tan sólo dentro de cada ejercicio, aislado del que preceda y del subsiguiente.

d) Dentro de los límites en que lo consientan las percepciones del concesionario por el concepto a que se refiere el apartado *b*), aquél estará obligado a reintegrar al Estado la participación de éste en la "Reserva por amortización de obligaciones" y las cantidades reintegradas se imputarán en cuentas al concesionario.

El régimen previsto en esta Base será aplicable a la Empresa que, mediante pacto con sus obligaciones hipotecarias, reduzca el importe de la hipoteca a los límites que expresa el párrafo primero. Serán condiciones precisas para tal aplicación:

1.ª Que el valor de la parte usufructuaria del establecimiento exceda del capital reducido de las obligaciones, por lo menos, en la equivalencia de un tercio del nominal de las acciones.

2.ª Que el convenio con los obligacionistas sea irrevocable; y

3.ª Que la reducción sea efectiva, no estando compensada, en todo ni en parte, por el interés real, ni por los plazos de amortización.

IX

Se entiende y declara que por el hecho de costear el Estado durante el plazo de concesión, obras en las líneas o adquisicione de material para el servicio de éstas, o bien por el hecho de implantarse tarifa que exceda al tipo máximo señalado en la concesión, el concesionario y sus derechohabientes quedan sometidos a las disposiciones de esta ley, inclusas las que conciernen al rescate o consolidación de la propiedad nacional en el ferrocarril; y si éste se concedió a perpetuidad, el disfrute del concesionario quedará reducido a noventa y nueve años, contados desde la fecha en que hayan comenzado los auxilios del Estado.

X

La consolidación de plena propiedad nacional en los ferrocarriles se podrá adelantar al vencimiento de las respectivas concesiones por acuerdo que el Consejo de Ministros adopte, a propuesta del Consejo Superior.

La consolidación, ora se haga por líneas, ora por redes, siempre comprenderá todo cuanto al tiempo del rescate las integre, a tenor del inventario del establecimiento sujeto al temporal disfrute, a saber: todo cuanto haya estado o esté destinado (de presente o como prevención) a los ferrocarriles, a su explotación o a su administración: terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministros, derechos de otra índole, etcétera. Se declara, sin embargo, que no han de comprenderse en el rescate concesiones ni labores mineras que pertenezcan a las Empresas, aunque los productos del

laboreo vengan consumiéndose en los ferrocarriles. Desde que se promulgue la presente ley, ninguna de las cosas dichas que ha de abarcar el rescate podrá ser enajenada, separada de los ferrocarriles ni distraída de los servicios ferroviarios sin autorización expresa del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior.

XI

Si el rescate se decreta antes de cumplirse un año desde la promulgación de la presente ley, el importe de las anualidades pagaderas al respectivo concesionario, en conmutación del disfrute que se interrumpe, será fijado por el Consejo de Ministros, a propuesta del Consejo Superior, habida consideración de los rendimientos netos del tráfico durante el decenio anterior. El Consejo Superior estimará si ha o no lugar a indemnización por causa de venidero incremento de los productos, y en caso afirmativo, señalará la cuantía, determinándola según el resultado de la experiencia.

Cuando el rescate se decrete en tiempo ulterior, el importe de las anualidades se fijará según el rendimiento probable que el Consejo Superior compute para establecer las tarifas, arregladamente a la Base quinta, sin tener en cuenta las mejoras del rendimiento causadas por la aportación del Estado.

Si la explotación hubiera abarcado dos o más líneas formando red, y el rescate no las comprende todas, se atribuirá a la línea o a las líneas rescatadas la rentabilidad media de la red.

En igual forma se fijará el número de las anualidades debidas al concesionario, y si en vez de pago periódico se opta por el descuento matemático de ellas, se fijará del mismo modo el tipo del descuento.

En todo caso, las anualidades substitutivas del producto de cada disfrute, han de quedar afectas, según las leyes comunes, a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al restante pasivo de la Empresa.

Cuando las decisiones del Consejo de Ministros mencionadas en esta base no acepten las propuestas del Consejo Superior, se requerirán los informes en Pleno del Consejo de Obras públicas y del de Estado.

XII

Cuando se rescate alguna línea o red de las regidas por la Base octava, el Estado tomará a su cargo íntegramente el servicio de intereses y amortización de las obligaciones hipotecarias.

Se fijarán en la forma procesal de la base once, las anualidades pagaderas al concesionario. A este fin, estimado con arreglo al párrafo *b*) de la Base octava el capital gravado con el disfrute, según la situación que tenga al tiempo del rescate, le será aplicado el coeficiente medio de rentabilidad de dicho capital durante el decenio inmediato anterior a la reversión o en el período de la comunidad si todavía no han pasado diez años. Se entenderá por rentabilidad, a tal efecto, el tanto por ciento que al dicho capital haya correspondido, según estas bases.

Si la carga por obligaciones hipotecarias no se extendiese de modo uniforme a todo el período de la concesión, la anualidad que resulte según la antedicha norma se modificará con la diferencia entre la carga efectiva por las obligaciones en el período base del cómputo y la carga uniforme hasta el término de la concesión graduada para el mismo capital, iguales períodos de vencimiento y el mismo interés real,

calculado éste teniendo en cuenta el quebranto por emisión no amortizada dentro del expresado límite del 6 por 100.

XIII

Para la ejecución de esta ley se autoriza la creación, emisión y negociación de una Deuda del Estado que se denominará "Especial ferroviaria", que tendrá todos los privilegios de las demás del Estado, sus garantías generales, y la especial del rendimiento de las inversiones de capital realizadas en ejecución de esta ley, con más las cantidades que luzcan en el "Fondo de Remonta". El gravamen de los intereses de esta Deuda, en la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria, será siempre igual al que recaiga sobre las obligaciones de Sociedades.

Las clases de esta Deuda y las condiciones de cada clase se determinará por el Consejo Superior, teniendo en cuenta el destino de los recursos y las circunstancias del mercado. La propuesta del Consejo podrá ser admitida o rechazada, pero no modificada por el Consejo de Ministros, salvo el caso de renovarla el Consejo después de rechazarla el Gobierno, en que tendrá éste expedita la resolución que estime más conveniente. El Consejo de Ministros acordará, a propuesta del Consejo Superior, la forma y, en su caso, el tipo de negociación.

Los títulos emitidos ingresarán directamente en el Tesoro.

Toda emisión de la Deuda "Especial", sea o no amortizable, se habrá de extinguir en el plazo máximo de cincuenta años.

Las consignaciones en los Presupuestos generales del Estado y las respectivas imputaciones en cuentas se ajustarán a los preceptos siguientes:

A. Se aplicarán al Presupuesto de Ingresos:

a) Los procedentes de la negociación de la Deuda "Especial", con imputación a un artículo propio de la sección quinta, capítulo V, "Recursos del Tesoro".

b) La parte del "Fondo de Remonta" que en cada ejercicio se destine a cubrir los gastos presupuestos con cargo a dicho fondo, imputándose las sumas correspondientes a un artículo propio, "Fondo de Remonta", de la sección y capítulo citados.

c) Los reintegros que en régimen de comunidad deben hacer las Empresas por los gastos del Consejo y de las Delegaciones, imputándose las sumas correspondientes a un concepto propio, "Reintegro de los gastos de las Administraciones ferroviarias mancomunadas", del artículo 7.°, "Diferentes derechos del Estado", de la sección cuarta, capítulo IV.

d) Los ingresos procedentes de los beneficios que corresponden al Estado en las explotaciones mancomunadas. Estos ingresos se imputarán a un artículo propio de la sección y capítulo que cita el apartado anterior, epígrafe "Rentas", en tres conceptos distintos, a saber: "Ingresos en compensación del servicio de la Deuda especial ferroviaria", "Dotación del Fondo de Remonta" y "Excedentes de ferrocarriles".

e) Los ingresos especiales mencionados en la base sexta, los cuales serán imputados con separación de conceptos a continuación de los antedichos.

B. Se entenderán incluídos por ministerio de la presente ley en el Presupuesto de gastos:

a) En la sección tercera, "Obligaciones generales", parte primera, "Deuda del Estado", en capítulo propio, "Deuda especial ferroviaria", y con separación de artículos: primero, los créditos necesarios para el pago de los intereses de la referida Deuda; segundo, las cantidades destinadas a su amortización; tercero, el im-

porte de la comisión que hubiera de abonarse por el servicio; cuarto, los gastos de emisión y negociación, y quinto, los de renovación de los títulos circulantes.

b) En las Obligaciones de los Departamentos ministeriales, sección octava, "Ministerio de Fomento", en los capítulos primero y segundo, en artículos propios, los créditos necesarios para satisfacer los gastos de personal y de material del Consejo Superior y de sus Delegaciones en las Empresas sujetas al régimen de comunidad.

c) En el capítulo 22 de la misma sección los créditos para las obras que hayan de ejecutarse y material ferroviario que deba adquirirse en ejecución de esta ley, especificándose en artículos separados: primero, los gastos que hayan de ser satisfechos con cargo a recursos de empréstitos, y segundo, los que deban cubrirse con el "Fondo de Remonta".

d) En la misma sección e igual capítulo, en artículo propio, a continuación de lo previsto en el apartado anterior las "Asignaciones al Fondo de Remonta".

Todos los ingresos de la letra A, excepto el primero y el último concepto del apartado *d*), se considerarán especialmente asignados a los respectivos fines. Los créditos referios en los apartados *a*) y *d*) de la letra B, se considerarán ampliados, en su caso, en las cantidades necesarias para cubrir las obligaciones que se reconozcan y liquiden por tales conceptos.

La contabilidad de las aportaciones del Estado habrá de expresar los hechos contables y además las relaciones esenciales que hayan de servir para el cómputo de las tarifas y para determinar los resultados económicos de las operaciones de crédito y de las inversiones realizadas en ejecución de esta ley. Sin perjuicio de las demás cuentas especiales y auxiliares que el Consejo Superior acuerde, dicha contabilidad constará de una cuenta general y de tres especiales. Estas serán, a saber: Del "Fondo de Remonta", de "Reducciones de Tarifas y de Compensaciones" y de "Costos de las Administraciones mancomunadas".

La cuenta general constará de cuatro partes. La primera se denominará "Cuenta de Empréstitos" y se dividirá en dos secciones: la sección primera expresará, con la división conveniente de capítulos para cada emisión, las series y números de títulos emitidos y su valor nominal, los tipos o los precios de negociación, los gastos accesorios, el importe líquido de las cantidades obtenidas y su interés real en cada negociación, los títulos amortizados, con expresión de la forma de amortización, del precio pagado por aquéllos, de los gastos accesorios y del interés real definitivo del préstamo correspondiente, y, finalmente, por recapitulación, el estado de los títulos circulantes. Los gastos accesorios que no puedan determinarse con exactitud se estimarán prudencialmente por el Consejo.

La segunda sección expresará: primero, el coste, distinguiendo intereses y amortizaciones, de cada uno de los empréstitos y, por referencias a la tercera parte de la cuenta, los beneficios obtenidos por inversión de los fondos respectivos, aumentando aquel coste con los intereses compuestos de la parte no compensada con estos beneficios, y segundo, la diferencia entre el valor de los títulos en circulación y el que tuvieran en las cuentas los bienes adquiridos con los recursos del empréstito. Al dicho valor se adicionará la parte correspondiente de los respectivos fondos de renovación, salvo las pérdidas que figuren en las cuentas de las explotaciones correspondientes.

La segunda parte de la cuenta general se denominará "de Inversiones"; tendrá dos secciones. La primera sección constará de cuatro capítulos, a saber: primero, obras y material que estuvieren contratados o en curso de ejecución al comenzar el ejercicio y no fueren recibidos o terminados durante el mismo; segundo, obras y

material contratados o en curso de ejecución al comenzar el ejercicio y recibidos o terminados durante éste; tercero, contratados o emplazados durante el ejercicio que no fueron recibidos o terminados durante el mismo, y cuarto, contratados o comenzados durante el ejercicio y recibidos o terminados en él. En cada capítulo se expresarán, con distinción entre las líneas, los siguientes conceptos: *a*) El importe del presupuesto con las rectificaciones realizadas. *b*) El de los plazos satisfechos a su cuenta, disitinguiendo, cuando proceda, los satisfechos antes y durante el ejercicio; y *c*) Por diferencia, el importe de las obligaciones pendientes al terminar el ejercicio. Esta sección será recapitulada por obras y material recibido en el ejercicio y por obligaciones pendientes al terminar el mismo.

La segunda sección expresará para todas las obras ejecutadas y material adquirido su coste efectivo, la provinencia de los fondos y el interés real de los capitulos respectivos, más el valor en cuenta de los dichos bienes y de las partes correspondientes de los respectivos fondos de renovación, con la corrección por pérdidas antes expresadas. El interés que deba computarse para los empleos dol "Fondo de Remonta" se fijará por el Consejo.

La tercera parte de la cuenta general se llamará de "Rendimientos", y expresará asimismo por líneas, con recapitulación por redes, los rendimientos obtenidos de los capitales invertidos por el Estado en cada una; el importe de los intereses reales y del coste de las amortizaciones que deban computarse por los mismos; los intereses de esa suma en la forma prescrita para la sección segunda de la primera parte, y el beneficio o la pérdida resultante.

La cuarta parte de la cuenta se denominará de "Aplicaciones de beneficios"; se llevará por líneas, se recapitulará por redes y expresará para cada una la distribución de los rendimientos obtenidos por el Estado de los capitales invertidos en ellas.

Esta distribución se ajustará a las siguientes normas:

a) Mientras exista en circulación Deuda especial ferroviaria, los rendimientos se aplicarán preferentemente a reintegrar al Estado del coste del servicio de esta Deuda, y, en su caso, a la compensación de los intereses que figuren sin compensar en la sección segunda de la parte primera de la cuenta.

b) De los excedentes se asignarán dos tercios a la dotación del Fondo de Remonta, sin rebasar en ningún caso la cuantía máxima de este fondo, y el tercio restante ingresará en el presupuesto sin asignación especial.

La cuenta especial del "Fondo de Remonta" expresará las cantidades asignadas a dicho fondo, los gastos satisfechos con cargo al mismo, con especificación de su destino y la composición del fondo.

Este será administrado por el Consejo, con el fin de asegurar, no obstante las condiciones circunstanciales del mercado del capital, la continuidad en el desarrollo de las obras y servicios ferroviarios prescritos por esta ley y la economía de su ejecución. A este efecto, el Consejo estará facultado para emplear en todo o en parte las sumas que constituyan el fondo en Deuda del Estado o del Tesoro. El Consejo Superior, con la autorización especial del Consejo de Ministros, podrá asimismo invertir parcialmente las disponibilidades del fondo en valores ferroviarios españoles.

La cuantía máxima del fondo se fijará cada cinco años en la ley de Presupuestos.

La cuenta especial de "Reducciones de tarifas y compensaciones" expresará para cada acuerdo de reducción la baja de ingresos computada, las rectificaciones en su caso, las compensaciones en recargos de tarifas y las demás compensaciones, con especificación de conceptos.

Los ingresos por compensaciones se computarán así en la sección segunda de la parte primera como en la parte tercera de la cuenta, juntamente con los rendimientos de las líneas correspondientes.

Finalmente, la cuenta de gastos del Consejo y de sus delegaciones expresará, por mera referencia a las generales del Estado, los dichos gastos y los reintegros correspondientes que realicen las Empresas.

Las cuentas previstas en esta base serán formadas por el Consejo Superior y presentadas a las Cortes por el Ministro de Fomento. En ellas habrán de basarse, así las que, en cumplimiento de los preceptos legales y reglamentarios vigentes, debe el Consejo rendir al Tribunal de las del Reino, como las cifras que, según los mismos preceptos, han de incluirse en las cuentas generales del Estado.

XIV

Desde que se cumplan los dos meses subsiguientes al día en que el Consejo Superior se constituya cesarán los anticipos de fondos del Tesoro a las Compañías por todos los conceptos en que fueron autorizados. Los anticipos hechos hasta entonces para pagos al personal serán reintegrados al Tesoro en la ocasión que se señaló al tiempo de autorizarlos y por las partes alícuotas anuales que el Consejo de Ministros fije, a propuesta del Consejo Superior, a fin de conciliar este reembolso con la buena marcha de la explotación.

De los anticipos destinados a adquisiciones de material se llevará a cada concesionario cuenta separada, con el interés que señaló el Real decreto de 15 de octubre de 1920, y los saldos que tales cuentas arrojen al extinguirse, en una u otra forma el disfrute temporal, se solventarán a expensas de las anualidades que al disfrute mismo correspondan.

Anejo núm. 40

PROYECTO DE NUEVO REGIMEN FERROVIARIO DE 14 DE ENERO DE 1924 (MAYANDIA)

EXPOSICION

Señor: El Directorio Militar, desde su constitución, ha venido trabajando de un modo intenso y constante en el estudio de los importantes problemas actualmente existentes en el país, relacionados con los ferrocarriles, a fin de obtener una solución armónica aceptable, que se ha procurado condensar en este proyecto de Nuevo Régimen ferroviario que tengo el honor de someter a la sanción de V. M.

En el trabajo, no solamente se han tenido en cuenta los numerosos estudios que ya existían sobre este asunto, en donde han expuesto sus ideas las personas más autorizadas en la materia, sino que se ha solicitado el concurso de la opinión en general, acudiendo a la información pública, que ha sido muy copiosa y ha proporcionado datos muy estimables, prueba fehaciente de que el problema que se ventila es uno de los más importantes, que más hondamente afecta a la vida nacional, y cuya resolución reviste caracteres de verdadero apremio.

Del estudio económico-financiero efectuado se ha deducido la necesidad de que las soluciones que se habían de proponer tuvieran la flexibilidad suficiente, para que puedan aplicarse a las distintas Empresas de ferrocarriles. Claro es, que con el nuevo régimen no es posible pretender que un negocio ferroviario esencialmente ruinoso se convierta en bueno; lo único que se puede aspirar es a que, interviniendo el Estado, se mejoren los servicios, se ordenen las explotaciones, para la construcción de obras que los concesionarios por sí solos no podrían acometer, y se armonice el precio del transporte, dentro de límites equitativos; pero si con las mejoras, con buenos servicios de explotación, con medidas indirectas de gobierno y con tarifas adecuadas el negocio no prospera, será porque el ferrocarril no responda a una verdadera necesidad comercial, porque el agio ha predominado en relación con la explotación, porque se ha querido obtener una subvención y no organizar un transporte, etc., y en estas condiciones, claro está que el Estado no debe intervenir, dejando a las Empresas dentro de sus concesiones.

Para estos casos especiales, se precisa una previa intervención práctica del Estado que defina la situación real de cada concesionario, las modificacioines que en su caso deban introducirse en los servicios y en la administración y determine hasta qué límite debe llegar el auxilio del Estado, dejando, como es natural, siempre a salvo los derechos adquiridos de las Empresas.

Para la implantación del nuevo régimen, que no se impone a las Empresas, sino que se las deja en completa libertad para acogerse a sus beneficios, se considera como base principal la agrupación de las líneas existentes y futuras, para llevarla a cabo, a medida que sea posible, por cuanto con ello se resolverán muchas dificul-

tades que constituyen el actual problema ferroviario, porque se disminuyen los gastos generales y de administración, así como los del personal, por el mejor aprovechamiento de éste; se simplifica la explotación unificando criterios; se facilita la ordenación de tarifas, estudiadas del modo que el tráfico pueda utilizar las líneas de más corto recorrido por supresión de competencias; permitirá la unificación de Reglamentos para el personal facilitando la solución de los problemas sociales; se obtendrá una mejor distribución del tráfico en bien del servicio público; mejor utilización del material móvil, facilitando su unificación, que redundará en beneficio de la fabricación nacional; se simplificarán igualmente las relaciones entre las Empresas y el Estado, siendo, por último, mucho más expedita la intervención de éste.

Este problema de la estructuración se propone sea resuelto por el Consejo Superior de Ferrocarriles que se reorganiza, atendiendo únicamente a los intereses públicos, habida cuenta de que las Empresas cesan de serlo con las reversiones.

Para satisfacer las necesidades del tráfico nacional, por fortuna cada vez más imperativas, es indispensble desarrollar un programa de obras y de adquisiciones de material, y otro de construcción de líneas nuevas, teniendo especial cuidado de supeditar este programa al anterior, si así lo impone el estado del Tesoro, no comprometiendo en ningún caso la potencia económica del país.

Dado el estado financiero de las Empresas y la vida avanzada que llevan dentro de sus concesiones, hay que prescindir de que ellas adquieran el dinero para la realización de las referidas obras, y, por tanto, debe ser el Estado el que facilite los capitales necesarios para cuantos desembolsos implique la implantación del nuevo régimen, proponiendo para ello la creación, emisión y negociación de una Deuda Especial Ferroviaria.

Se propone asimismo la constitución de una Caja Especial Ferroviaria en la que puedan ingresar excesos de productos de determinados impuestos, etc., a fin de facilitar en lo posible la realización de dichas obras, dotando al Estado de un medio indirecto de obtener el interés y amortización de los capitales que preste a los concesionarios, sin gravar la tarifa, considerando más que lícito justo el que ingresen en esa Caja determinados ingresos de productos e impuestos que correspondan al Estado, porque es natural que en un período de construcción de intensa renovación de los ferrocarriles aquél no se lucre, sino que se limite a no perder, en relación con lo que le corresponda por el capital que haya prestado.

La intervención que el Estado debe realizar dentro del nuevo régimen se propone la ejerza un organismo mixto de máxima autoridad en el que estén representados todos los intereses públicos, yendo así a la verdadera nacionalización de los ferrocarriles que constituye la base fundamental de la nueva organización ferroviaria.

La intervención de dicho organismo, que se propone denominar Consejo Superior de Ferrocarriles, por analogía con el hoy existente, debe ser limitada única y exclusivamente por la necesidad de no perturbar la gestión de las Empresas; pero dentro de esa limitación, como el Estado facilita capital y autoriza las tarifas necesarias, es preciso que dicho Centro interventor pueda llegar, con su inspección y autoridad, dentro de los organismos ferroviarios técnicos y administrativos de las Empresas, hasta donde sea preciso para garantir al Estado que los servicios se realizan en buenas condiciones de rendimiento y que todas las inversiones de capital están perfectamente justificadas.

Como a su vez el Consejo Superior ha de tener la alta inspección de la explotación comercial de la unificación del material y de la estructuración, necesita organismos u oficinas adecuadamente constituídas y Centros y Delegaciones permanentes o eventuales que cumplimenten sus acuerdos.

Para el desarrollo económico del nuevo régimen se hace preciso descartar en absoluto el historial económico-financiero de las Empresas, evaluando con la mayor precisión posible el valor real de los establecimientos de los concesionarios, el importe de su capital efectivo (capital real) y el valor de sus acciones, tasado por el valor desembolsado realmente, con la limitación de que dicho valor ha de ser inferior al capital real, porque administrado aceptablemente esa limitación tiene que ser un hecho.

También se pone límite a los valores reales de los establecimientos, si se tasan por su valor en cuenta y ese límite es el 4,25 por 100 de la capitalización de los productos netos, interés equitativo ya sancionado como resultado de muchas discusiones, a fin de prevenir todo error, siempre posible.

Claro está que para la evaluación de los capitales del Estado hay que aceptar los mismos procedimientos que se siguen con los concesionarios.

Procediendo de esta manera no se tiene en cuenta todo lo que pueda representar agio o inversión de capital inaceptable, cualquier cálculo, cualquier aplicación que se haga del nuevo régimen se habrá de referir siempre a un valor existente real en los establecimientos, que en todo caso puede computarse, previniendo así todo error o falta de equidad.

Unicamente se modifica esta orientación al tratar de los rescates de las líneas por el Estado en atención a que éste, al rescatar, expropia un disfrute y lo expropia con derecho, pero a la fuerza, y, por consiguiente, es justo que pague lo que el disfrute representa, cualquiera que sea el valor del Establecimiento y el estado financiero-económico de la Empresa.

Aun cuando en el nuevo régimen no es posible abarcar todo el detalle relacionado con la explotación comercial de los ferrocarriles, es preciso, sin embargo, señalar unas normas en lo referente a tarifas, que son la base de las explotaciones.

Claro es que el ferrocarril beneficia a todo el mundo, que todo ciudadano, utilice o no la vía férrea, disfruta de sus ventajas; pero no cabe duda también que goza más de ella el que la utiliza, siendo por tanto justo que pague la explotación de la industria el que de ella obtiene lucro.

Esto no obsta, sin embargo, para que el Estado intervenga siempre dentro de ciertos límites a fin de no gravar las tarifas con exceso y aun para autorizar excepciones temporales por causas justificadas; pero estas mismas excepciones justifican la base fundamental de que el ferrocarril debe pagarlo la tarifa.

En la distribución de productos de las Empresas se tiene en cuenta que el auxilio que presta el Estado con las tarifas y con su intervención económica y técnica debe compensarse, por lo menos, con el interés y amortización correspondientes; que las obligaciones y cargas de los concesionarios también es justo que se garanticen en la misma forma, concediendo asimismo un prudencial rendimiento al capital real de las Empresas y con preferencia dentro de éste al de acciones, dada su índole.

En la referida distribución de productos ha de partirse, conforme ya se ha dicho anteriormente, de lo que representa el verdadero valor de las Empresas, que es el del Establecimiento, el cual no está influído por las oscilaciones bursátiles o negocios financieros, ajenos a las explotaciones.

Sobre esta base, distribuyéndose los productos en relación con el valor del Establecimiento de los concesionarios y en consecuencia con los capitales del Estado, es lógico que dando éste la tarifa y su capital para contribuir con el de la Empresa a obtener los rendimientos, no se limite su intervención en relación con los productos a conseguir un interés y una amortización previamente calculada, pues dichos productos, sean los que fueren, dependen, no sólo de la gestión de la Empresa,

sino de la total intervención técnica y económica del Estado, que equivale a una gestión. Y, por tanto, es muy justo que, después de atender como corresponde a los capitales y a la gestión de las Empresas, disfruten de los remanentes, tanto éstas como el Estado, en proporción con los factores de intervención que a cada uno correspondan, pues dada la manera especial de intervenir el Estado y los auxilios directos e indirectos que presta, no es posible considerarle como un obligacionista que sólo lleva capital para obtener una colocación aceptable del dinero.

No se debe tampoco olvidar que a la par que se premie como corresponda la gestión de las Empresas, es preciso también estimular al personal en general, a fin de que todos, agentes y obreros, colaboren para obtener el mayor rendimiento del ferrocarril, considerando al transporte ferroviario como a algo suyo.

Aceptando los valores de los Establecimientos, como base esencial para la distribución de productos, se precisa también dar distinto trato a las Empresas de activo saneado y no saneado, sea cualquiera la causa que haya determinado su situación; pues es evidente que aunque se consideren los transportes ferroviarios como industria de interés nacional, no por eso dejan de ser industrias, y, en consecuencia, la misma justicia y equidad con que ha de orientarse la intervención del Estado imponen que sea diversa la modalidad de la intervención, según sea la situación económica de las Empresas.

Las de activo saneado tienen capital real, y, en su consecuencia, no puede tener el Estado inconveniente alguno en garantizar el pago preferente de los intereses y amortizaciones de las obligaciones y cargas y algún interés prudencial para las acciones; pero en relación con las de activo no saneado, debe el Estado desinteresarse por completo de sus obligaciones y cargas, obligando además a los concesionarios que estén en dichas condiciones a utilizar totalmente cuantos productos les correspondan para el pago de intereses y amortizaciones de sus cargas, hasta que consigan sanear su activo.

Otro punto interesante que precisa fijar es la fecha de reversión de las concesiones, al entrar las Empresas en el Nuevo Régimen Ferroviario, así como también las fechas medias de reversión, para todas aquellas líneas que conjuntamente constituyan una línea de tráfico o una red o Empresa que no deba revertir por concesiones independientes. En el Proyecto se dan algunas normas al objeto de aclarar por completo estas importantísimas cuestiones, incluyéndose también el modo de proceder en lo referente a los rescates.

Como la implantación del Nuevo Régimen Ferroviario no puede llevarse a cabo en pocos días, hay que dejar un plazo para su establecimiento, que se calcula en seis meses, siendo preciso un Régimen provisional dentro de dicho plazo para que puedan subsistir los ferrocarriles.

Y como un aumento de tarifas para el referido Régimen no es posible realizarlo con una garantía de extraordinario acierto, como lo hará el Consejo Superior de Ferrocarriles, dentro del plazo máximo de los seis meses indicados (basándose en la mejor información que habrá de facilitarle la oficina de tarifas), se estima como más acertado tratar de reducir el anticipo que actualmente se facilita a las Empresas, dentro de límites equitativos para el Estado y para aquéllas, sin tocar a las tarifas por la perturbación grave que llevaría consigo la doble modificación que seguramente habría de introducirse en ellas.

De la inspección efectuada por las Comisiones nombradas por Real decreto de 21 de octubre último, se han deducido las reducciones que se pueden establecer en los anticipos que actualmente se conceden a las Empresas, variables según las condiciones de éstas, habiéndose limitado las referidas reducciones en sentido de

que no proceda rebaja alguna en los actuales sueldos y jornales del personal ferroviario.

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste, vengo en decretar las siguientes bases:

BASE PRIMERA

CARACTERISTICAS DE CONJUNTO DEL NUEVO REGIMEN FERROVIARIO

La intervención directa del Estado en las explotaciones ferroviarias está impuesta por los intereses públicos.

El Estado intervendrá los ferrocarriles dentro del Nuevo Régimen Ferroviario, con auxilios directos a las Empresas y regulando la gestión ferroviaria autónoma de los concesionarios.

Dicha intervención tendrá toda la amplitud que estas Bases determinan, con la finalidad de garantir el rendimiento de las explotaciones que imponen los intereses públicos y las compensaciones económicas que al Estado correspondan por sus auxilios.

Dentro de los límites mencionados, el Estado será interventor y obligacionista especial, en relación con las Empresas; pero ejercerá en todos momentos sus funciones por convenciones particulares, sin merma de su soberanía y con la augusta ponderación y flexibilidad que han de imponerle la justa y armónica regulación de todos los intereses nacionales.

ESTRUCTURACION

El Consejo Superior de Ferrocarriles propondrá al Gobierno el plan de Estructuración que ha de tomarse como base esencial de la gestión general ferroviaria dentro del Nuevo Régimen. A dichos fines tendrá en cuenta que ha de atenderse única y exclusivamente a los intereses públicos, una vez que las actuales Empresas cesan de serlo con las reversiones.

El Gobierno resolverá acerca de la referida propuesta, y hará pública su decisión, para prevenir radicalmente toda clase de perturbaciones económico-ferroviarias no fundamentadas.

ADQUISICIONES DE MATERIAL DE TODAS CLASES Y OBRAS DE AMPLIACION Y MEJORA EN LAS REDES ACTUALES

El Estado ordenará y costeará, en general, las adquisiciones de material y la ejecución de obras en las líneas férreas de cada Empresa, con arreglo a plan general autorizado por ley o por Real decreto, en su caso, para períodos de cinco años de trabajo, en consecuencia de lo propuesto por el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Estas adquisiciones y obras se realizarán, en general, por las Empresas, y en casos excepcionales, por el Estado, previa justificación de la excepción y de la propuesta, efectuadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Las adquisiciones de materiales y los importes de las obras en las redes actua-

les, afectos a la conservación del material y obras, serán costeados y ejecutados por las mismas Empresas, como gastos de explotación.

El material que se adquiera y las obras de ampliación y mejora que se ejecuten, se explotarán, mientras subsistan las concesiones temporales de disfrute, juntamente con las líneas a las cuales sean destinados o incorporados. Las respectivas Empresas concesionarias administrarán los referidos materiales y obras dentro de sus explotaciones, con arreglo a estas Bases y observando las normas que el Consejo Superior de Ferrocarriles, para salvaguardia de los intereses públicos y de sus propios intereses, estatuirá en uso de las atribuciones que le confiere este Real decreto. En cuanto no se oponga a la observancia de estas normas, la gestión industrial de las Empresas se desarrollará con autonomía.

CONSTRUCCION DE NUEVAS LINEAS FERREAS, DE OBRAS FERROVIARIAS EN GENERAL INDEPENDIENTES DE LAS REDES ACTUALES, Y EXPLOTACION DE DICHAS LINEAS Y OBRAS

El Estado costeará y construirá directamente las líneas de nueva construcción y las obras ferroviarias, en general, de nueva planta, independientes de las redes actuales, salvo en casos excepcionales, previamente justificados y propuestos por el Consejo Superior de Ferrocarriles, que se costearán por el Estado y ejecutarán por las Empresas.

El Consejo Superior dispondrá y regirá, con arreglo a lo consignado en estas Bases, la explotación de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, y podrá, cuando lo estime preferible, encomendarla bajo cláusulas concertadas a Empresas privadas, tengan o no concesión en otras líneas. El Estado podrá a este efecto arrendar la explotación de las lineas de su propiedad a las Empresas acogidas a este Real decreto, previo acuerdo con los concesionarios.

FECHAS DE REVERSION

Al acogerse las Empresas a este Real decreto habrá de determinarse de un modo indudable las fechas exactas en que hayan de revertir al Estado todas y cada una de las concesiones afectas a cada Empresa, ya fueren de concesión temporal, ya perpetua, con arreglo a cuanto se determina en el Anejo número 1.

* * *

Sin autorización del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, las Empresas que se acojan a este Real decreto no podrán ceder ni gravar las concesiones de disfrute con nuevas cargas hipotecarias ni otras obligaciones que tengan carácter de prioridad, y en ningún caso por mayor tiempo que el de duración de las referidas concesiones, salvo lo dispuesto para la Deuda especial ferroviaria en la Base décimotercera.

BASE SEGUNDA

LINEAS COMPRENDIDAS EN ESTE REAL DECRETO

Son objeto de este Real decreto y quedarán sometidas al régimen que en él se establece:

1.° Las Empresas concesionarias de líneas de ferrocarriles de servicio general

y uso público que expresamente lo soliciten y a las cuales el Estado, por convenir así al interés nacional, otorgue este beneficio.

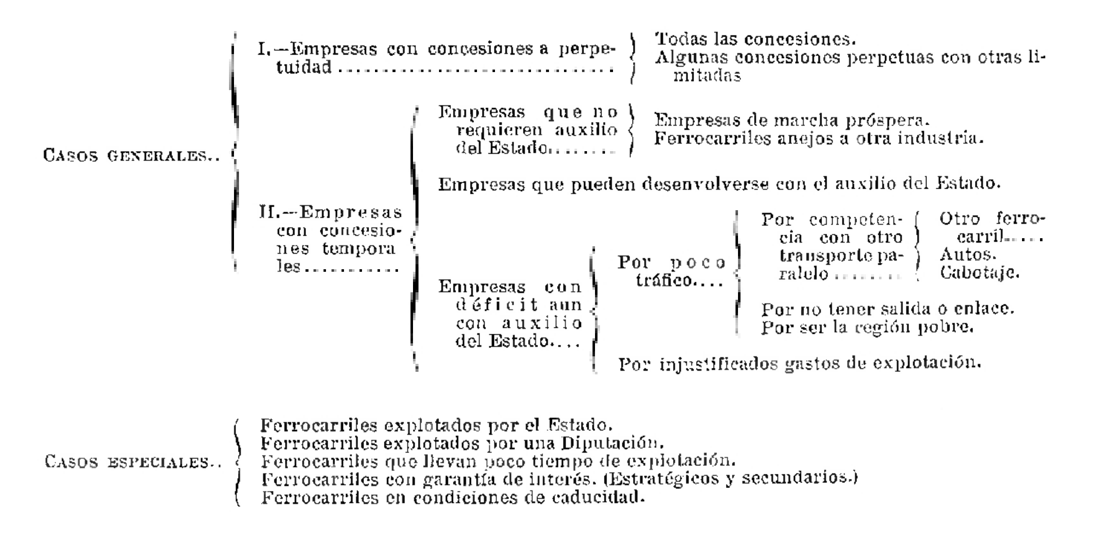
2.° Las Empresas que exploten ferrocarriles de servicio general o de uso público, con concesión temporal, que (a partir de la fecha de este Decreto), autorizará el Estado en cualquiera de sus líneas, para aplicar tarifas que excedan de los tipos máximos señalados en sus Pliegos de concesiones; y

3.° Los ferrocarriles pertenecientes en la actualidad al Estado y los que en lo porvenir le pertenezcan por construcción, adquisición, rescate o reversión, cuando el Gobierno así lo disponga, en virtud de Real decreto acordado en Consejo de Ministros.

BASE TERCERA

CLASIFICACION GENERAL DE LAS EMPRESAS PARA SU ADAPTACION AL NUEVO REGIMEN FERROVIARIO

Para la aplicación de estas bases las Empresas se clasificarán conforme sigue, en relación con su situación y características de sus concesiones.



Las Empresas que se consideren en situación de caducidad por el Consejo Superior de Ferrocarriles, se efectuará aquélla con arreglo a lo prevenido en las concesiones correspondientes, previa la tramitación del oportuno expediente.

En el Anejo número 2 se clasifican las Empresas de Ferrocarriles por grupos adaptados al cuadro anterior, según datos obtenidos por inspecciones oficiales. Las Empresas no comprendidas en dichas agrupaciones serán clasificadas por el Consejo Superior, previa comprobación de los datos correspondientes.

Con independencia de la clasificación anterior, todas las Empresas se dividirán en Empresas de activo saneado o no saneado, según tengan o no capital real evaluado, conforme se determina en estas Bases.

BASE CUARTA

OBTENCION DE LOS CAPITALES NECESARIOS PARA LA REALIZACION DEL NUEVO REGIMEN FERROVIARIO

Los capitales necesarios para las obras y adquisiciones a realizar dentro del Nuevo Régimen Ferroviario se obtendrán, conforme determine el Consejo Superior de Ferrocarriles, según los casos, por los siguientes procedimientos:

1.° Creación, emisión y negociación de una Deuda Especial Ferroviaria del Estado, cuyos productos se destinarán a obras y adquisiciones en general; y

2.° Creación de la Caja Ferroviaria del Estado, que se constituirá con los fondos siguientes:

a) Excedentes que se obtengan sobre el interés y amortización que correspondan al capital del Estado, conforme se preceptúa en la Base décima; y

b) Aumentos anuales que resulten por los impuestos del Tesoro, sobre viajeros y mercancías en general, al compararlos por Empresas con los obtenidos por los mismos conceptos en el año 1923.

La Caja Ferroviaria del Estado se aplicará con absoluta preferencia a compensar pérdidas y a completar los ingresos que haya obtenido u obtenga el Estado, hasta que lleguen a conseguirse los intereses y amortizaciones correspondientes al capital del Estado. Solamente en el caso de que con los fondos existentes resulte excedente, después de cubrir las mencionadas atenciones en todos los ejercicios pasados, y de prevenir prudencialmente lo preciso para el próximo año podrá disponerse del sobrante por el Gobierno para anticipos a las Empresas, con aplicación a obras o adquisiciones o para construcciones para el Estado de líneas y obras nuevas independientes de las redes actuales, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

BASE QUINTA

PLANES GENERALES DE OBRAS Y ADQUISICIONES

Las Cortes o el Gobierno aprobarán, en su caso, los planes de ejecución de obras de ampliación y mejora de las redes actuales, clasificados por Empresas, que ha de presentar por quinquenios el Consejo Superior de Ferrocarriles.

En dichos planes ha de proponerse: el orden de prelación, sistemas y modos de ejecución y el medio concreto de obtener los capitales necesarios con arreglo a lo dispuesto en la Base anterior. Asimismo acompañarán a dichos planes los Proyectos que deben realizarse en el primer año del referido quinquenio, presentándose los mencionados plan y proyectos con la suficiente antelación para que puedan ser aprobados seis meses antes de que empiece a contarse el quinquenio de ejecución correspondiente.

Iniciados los trabajos, se prevendrá lo oportuno por el Consejo Superior de Ferrocarriles, para que, dentro del primer semestre de cada año económico, puedan quedar aprobados para su realización todos los proyectos y obras referentes al ejercicio siguiente, dentro del quinquenio a que el plan de obras se refiera.

Con independencia de los expresados planes de obras para las redes actuales, el Consejo Superior presentará también los de adquisición de material de toda clase para las actuales concesiones, proponiendo el modo de obtener el importe de los presupuestos y los pliegos de condiciones correspondientes que han de prevenir con toda

amplitud las condiciones técnicas, las económico-administrativas y las relacionadas con las entregas y plazos para las mismas, etc., etc., todo lo necesario para garantir el acierto en las referidas adquisiciones.

Se consignarán en los referidos planes, por separado, las adquisiciones y obras a realizar por el Estado, como comprendidas en el caso excepcional a que hace referencia la Base primera.

Los mencionados proyectos de obras y planes de adquisición se redactarán por los concesionarios, con arreglo a las normas que oportunamente dicte el Consejo Superior de Ferrocarriles.

* * *

Análogamente a lo expresado, se propondrán por el Consejo Superior de Ferrocarriles los planes generales correspondientes de líneas y obras nuevas a realizar, independientes de las actuales redes, teniendo en cuenta todos los aprobados hasta la fecha y muy especialmente la capacidad financiera actual del Tesoro público.

Los proyectos de líneas y obras nuevas se redactarán por el Estado con arreglo a las normas que dicte el Consejo Superior.

* * *

El referido Consejo propondrá al Gobierno, para su aprobación por Ley o por Real decreto, en su caso, previos los informes necesarios, el plan financiero correspondiente para la realización de todas las obras y adquisiciones a que hace referencia esta Base, dando preferencia a las de ampliación y mejora de las redes actuales.

BASE SEXTA

NORMAS GENERALES A QUE HA DE ADAPTARSE LA NUEVA LEGISLACION, RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DE LOS NUEVOS FERROCARRILES

Contrucción en general

La vigente legislación, relacionada con la construcción de ferrocarriles, se modificará por el Consejo Superior con arreglo a las normas siguientes:

1.° La nueva clasificación general de los ferrocarriles será la siguiente:

I. Ferrocarriles de interés general (de vía ancha):
   1. Líneas especiales, adicionales al plan general de 1877.
   2. Secciones adicionales a las líneas en explotación; y
   3. Líneas complementarias del plan general de 1877.

II. Ferrocarriles de interés local:
   1. De vía ancha; y
   2. De vía estrecha.

III. Ferrocarriles de interés privado.

2.° La construcción de los nuevos ferrocarriles se efectuará con arreglo a los planes generales de construcción aprobados, que podrán ser ampliados o modificados, según lo dispongan las circunstancias, por Ley o por Real decreto, a propuesto del Consejo Superior de Ferrocarriles, y previo informe del Estado Mayor Central del Ejército.

3.° El Estado se encargará de la construcción de las nuevas líneas de ferroca-

rriles en su totalidad o bien construyendo solamente la infraestructura y estaciones, en el caso de que así se estime conveniente por la modalidad del arrendamiento de explotación que se prevenga.

4.° Las obras se realizarán por subastas parciales, con arreglo a proyectos previamente aprobados por el Ministerio de Fomento y bajo la inmediata acción y dirección del Estado; y

5.° Si algún particular o entidad (organismos gubernativos, regionales, Ayuntamientos, Cámaras de Comercio, etc.) solicita la preferente construcción de alguna línea, podrá accederse a la petición, previa la autorización del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

A) Que la línea esté incluída en alguno de los planes aprobados.

B) Que exista proyecto aprobado para la construcción o que se presente proyecto y merezca aprobación.

C) Que se garantice un coste de construcción inferior al del proyecto; y

D) Que las obras se realicen conforme se expresa en la norma tercera anterior o por el peticionario, bajo la inmediata inspección del Estado.

Cuando haya varias peticiones de referencia para la construcción, el orden de las construcciones se determinará atendiendo a la mayor consideración proporcional de la garantía a que hace referencia la condición C, en relación con el importe del proyecto aprobado.

La entidad o particular que hubiese concedido ventajas efectivas para la construcción, además del orden de preferencia que corresponda al interesado para dicha construcción, podrá obtener derecho de tanteo para el arriendo de la explotación, si por la importancia de dichas ventajas así lo autoriza el Gobierno, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Explotación en general

La explotación de los ferrocarriles se realizará, en lo sucesivo, por arriendo a las Emprsas particulares, salvo en casos muy excepcionales, en los que se efectuará por el Estado, previa Ley o Real decreto en que así se disponga, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

BASE SEPTIMA

CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Organización y reglas para su funcionamiento

En representación conjunta del Estado y de todos los intereses nacionales, se crea un Consejo Superior de Ferrocarriles, como salvaguardia de dichos intereses y para regular la gestión ferroviaria de las Empresas.

Corresponderá al Consejo Superior, como órgano superior mixto, representante del Estado y de los intereses nacionales, estatuir ejecutivamente las normas generales a que habrá de supeditarse la gestión de las Empresas en el ejercicio de los derechos y obligaciones que les asistan, dentro del Nuevo Régimen Ferroviario.

Será Presidente nato del Consejo Superior de Ferrocarriles el Ministro de Fomento, y para substituirle, en cuantas funciones presidenciales no ejerza él por sí, habrá un Vicepresidente, que será designado por el Gobierno entre los Vocales pertenecientes a la Delegación del Estado.

Formarán este Consejo 17 Vocales, que podrán ser reelegidos, cuyo mandato durará seis años, y que se renovarán por mitad cada tres. Seis de ellos tendrán la Delegación conjunta de las concesiones ferroviarias existentes, que los elegirán por el procedimiento que se señale en el Estatuto, en relación de equitativa ponderación con la diversidad de intereses entre unas y otras Empresas, con la varia extensión de las líneas y la desigual intensidad del tráfico respectivo.

Otros seis Vocales, además de tener en el Consejo la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, se constituirán aisladamente para deliberar y gestionar en aquello que sea interés privativo de dicho Patrimonio, ora se trate de ferrocarriles que pertenezcan en pleno al Estado, ora de los derechos de éste en relación con las Empresas. Dos de estos Vocales serán nombrados entre los Ingenieros de Caminos, previa designación del Consejo de Obras públicas, por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento. Se nombrarán también del mismo modo otros dos Vocales, uno que será el Jefe de los Servicios de Ferrocarriles Militares, y otro elegido libremente entre los Ingenieros de Minas, Agrónomos e Industriales. El Ministro de Hacienda, a su vez, propondrá al Gobierno dos Vocales, elegidos entre personas de aptitud que sea notoria por ser acreditados especialistas en materia ferroviaria.

Otros cuatro Vocales, que serán nombrados por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, constituirán la Delegación de los usuarios, siendo designados, respectivamente, uno por cada una de las Corporaciones de carácter mercantil, agrícola, minera e industrial, a quienes más directamente interesan los transportes ferroviarios.

Y otro Vocal, en representación de los agentes y obreros ferroviarios, que será nombrado por el Gobierno, previa propuesta de los Vocales obreros del Tribunal Central del Trabajo Ferroviario, eligiendo por votación a uno cualquiera de los agentes u obreros que presten servicio en las Empresas de Ferrocarriles.

Por cada Vocal se nombrará su Suplente, que se designará de un modo exactamente igual al consignado más adelante para la provisión de las vacantes de Vocales y Suplentes, estén o no nombrados en totalidad dichos Vocales. El Suplente del Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles será el primer Jefe de la Sección de Comunicaciones del Estado Mayor Central.

Los Suplentes asistirán a todas las reuniones del Consejo y de sus Ponencias, con voz, pero sin voto, salvo en los casos de falta de asistencia del Vocal a quien substituyan.

En caso de empate en las votaciones, éstas se considerarán resueltas por mayoría, a favor del voto emitido por la Presidencia.

La condición de Vocal y de Suplente del Consejo Superior de Ferrocarriles, a que se refieren los párrafos anteriores, será incompatible con la de Consejero, Administrador, Asesor u otro análogo en las Compañías y Empresas de Ferrocarriles, con las naturales excepciones de los Vocales y Suplentes pertenecientes a la Delegación de las Empresas y del Vocal y Suplente representantes de los agentes y obreros ferroviarios.

El Consejo de Ministros podrá separar a los Vocales y Suplentes del Consejo Superior de Ferrocarriles, nombrados por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento o el de Hacienda, según haya intervenido el uno o el otro en el nombramiento que se deje sin efecto.

Las vacantes que en el Consejo Superior de Ferrocarriles ocurran después de su primera constitución, serán provistas:

a) Las de Vocales y Suplentes pertenecientes a la Delegación de las Concesio-

nes ferroviarias, por elección de éstas mismas, del modo que ordenará el Estatuto del Consejo, cuidando de no alterar la ponderación ya expresada.

b) Las de Vocales y Suplentes pertenecientes a la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, por nombramiento acordado por el Gobierno, a propuesta de los miembros subsistentes de esta misma Delegación, si tal propuesta obtiene la conformidad del Ministro a quien correspondió iniciar la originaria provisión del cargo vacante, sea el de Fomento, sea el de Hacienda.

c) La del Vocal y del Suplente representantes de los Agentes y obreros ferroviarios, por el mismo procedimiento consignado para los primeros nombramientos; y

d) Las de Vocales y Suplentes restantes, a propuesta de todos los Vocales que subsistan del Consejo, de tal manera que ostente el elegido la misma calidad que la persona a quien reemplace.

Cada Delegación elegirá entre sus Vocales un Presidente, y señalará el orden para sustituir a éste en la dirección de las deliberaciones.

Siempre que en pro o en contra de un acuerdo del Consejo Superior voten unánimes los Vocales de la Delegación de las Concesiones, o bien los de la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, de modo que resulte aislada una de dichas representaciones, la decisión final del asunto estará reservada al Gobierno. En materia de tarifas habrá, sin embargo, de estarse a lo que especialmente se dispone en las Bases novena y décima.

Los Vocales que constituyen la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional en el Consejo Superior de Ferrocarriles, al ser nombrados, serán baja en los destinos que tuvieren, debiendo dedicar todas sus actividades, con carácter constante, en viajes, oficina o sesiones del Consejo y Ponencias al desempeño de su nuevo cargo, que será incompatible con cualquier otro destino o cometido. Los sueldos de dichos Vocales serán los mismos que disfrutasen en sus anteriores destinos, o los correspondientes a su categoría, con independencia de las dietas por asistencias al Consejo, que serán de 50 pesetas para el Vicepresidente, Vocales y Suplentes, por cada sesión del Pleno del Consejo.

El Vocal y Suplente militares asistirán solamente a los Plenos del Consejo y a aquellos trabajos previos que por su índole exijan su presencia, siendo compatibles sus destinos y sueldos con sus cargos en el Consejo, una vez que dichos Vocal y Suplente militares lo son, por razón de sus destinos.

El Consejo Superior de Ferrocarriles, una vez constituído, propondrá al Ministro de Fomento el Estatuto correspondiente para su funcionamiento, que podrá redactarse sobre la base del ya aprobado para el Régimen del actual Consejo Superior Ferroviario, según Real orden de 27 de marzo de 1922.

El actual Consejo Superior Ferroviario queda disuelto, pudiendo proponerse sus Vocales para organización del nuevo Consejo Superior de Ferrocarriles, que deberá constituirse con toda la urgencia posible, una vez publicado este Real decreto.

ATRIBUCIONES DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Serán atribuciones del Consejo Superior de Ferrocarriles, además de las que el Ministro de Fomento, por Real decreto acordado por el Gobierno, le delegue en materia ferroviaria.

1.° Proponer al Gobierno el plan general de Estructuración a que hace referencia la Base primera.

2.° Previo acuerdo con las Empresas, o por iniciativa propia, proponer al Gobierno las obras de ampliación, mejora o adquisiciones de materiales que deben

realizarse en las líneas de cada Empresa, así como la asignación de fondos que correponda con arreglo a lo dispuesto en las anteriores Bases 4.ª y 5.ª y la determinación en cada caso del sistema de construcción o adquisición que debe aplicarse.

3.° Proponer al Gobierno nuevo agrupamiento de líneas por transferencia de los disfrutes que convengan libremente los concesionarios, o por convenciones entre las Empresas para unificar la administración o la explotación.

4.° Proponer al Gobierno rescates anticipados de los disfrutes, sea por Empresas, sea por concesiones, arregladamente a los preceptos de este Real decreto.

5.° Proponer al Gobierno la construcción por el Estado de nuevas líneas y las adquisiciones de material para ferrocarriles de plena propiedad del Estado, determinando en cada caso el sistema de construcción o adquisición.

6.° Proponer al Gobierno el sistema de explotación para cada uno de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, sea ejerciéndola por cuenta de éste, sea encomendándola o cediéndola temporalmente a Empresas privadas, tengan o no concesión en otras líneas y estén o no acogidas a este Real decreto.

7.° Emitir los informes que el Gobierno le encomiende.

8.° Ordenar, disponer y vigilar por sí el cumplimiento de los acuerdos del Gobierno acerca de las materias mencionadas en los precedentes párrafos con sujeción a los términos de cada Decreto ministerial.

9.° Establecer y modificar, con arreglo a lo que se dispone en las Bases novena y décima, las tarifas de los servicios de los ferrocarriles sometidos al Régimen de este Real decreto, y dictar reglas concernientes a la aplicación de dichas tarifas.

10. Inspeccionar e intervenir la gestión técnica, económica y financiera de las Empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles.

11. Ejercitar respecto de la emisión y negociación de la Deuda Especial Ferroviaria las facultades que le encomienda la Base décimocuarta.

12. Promover entre las Empresas la celebración de conciertos encaminados a lograr con ventaja para el interés público la unificación de sistemas de administración, de explotación, la adquisición de tipos análogos de material fijo y móvil el suministro en común de primeras materias y la resolución rápida de las reclamaciones a que dé lugar el contrato de transportes.

13. Determinar, con intervención de las Empresas, las amortizaciones de los elementos del activo de los concesionarios, sujeto a depreciación, y de las obras y material cedido temporalmente por el Estado, y disponer, en su caso, las imputaciones correspondientes en las evaluaciones de los capitales del Estado y del valor de los Establecimientos de los concesionarios; y

14. Modificar la organización de conjunto referente a los Tribunales del Trabajo Ferroviario, establecidos con arreglo a la Base décimoséptima, reduciéndolos progresivamente en número, en sentido de constituir uno por cada una de las agrupaciones parciales de líneas que se autoricen, hasta llegar a la Estructuración que se determine.

* * *

Las Empresas concesionarias deberán dar conocimiento al Consejo Superior de Ferrocarriles, dentro de los plazos que éste determine, de:

A) Los contratos de suministro, cuando exceda su importe de 50.000 pesetas.

B) Los obras que acuerden o emprendan en las líneas o sus dependencias cuando el importe del Presupuesto sea mayor de 50.000 pesetas.

C) Los cuadros numéricos del personal.

D) Las variantes en el régimen de las remuneraciones de éste (sueldos, gratificaciones, bonificaciones, dietas).

E) Los contratos u ordenanzas del trabajo.

F) Cualquier acto realizado o contrato celebrado previa la oportuna autorización, por virtud del cual resulte eliminado del inventario de la Empresa alguno de los bienes recapitulados en él.

G) Los actos o contratos que al realizarse amplíen o restrinjan el cuadro de los negocios de la Empresa, siempre que tengan alguna relación con la explotación, a fin de que se autoricen o no, según proceda.

H) Los balances y las cuentas de ejercicios; e

I) Los acuerdos estatutarios que afecten, directa o indirectamente, a las explotaciones.

Tanto los contratos de suministro a que hace referencia el apartado A, como las obras que comprende el apartado B), cuando se refieran a servicios urgentes, podrán llevarse a cabo directamente por las Empresas, y se remitirán "a posteriori" al Consejo Superior para su comprobación, debiendo fijarse en el Estatuto que se redacte por el mismo las oportunas sanciones para las irregularidades que pudieran advertirse.

* * *

El Consejo Superior publicará cada año una Memoria con reseña razonada de su propia gestión y con estadísticas completas de los ferrocarriles y del tráfico ferroviario.

El Gobierno, por motivos de pública conveniencia, podrá suspender cualquiera de las decisiones del Consejo Superior de Ferrocarriles. En este caso resolverá, sea alzando la suspensión, sea anulando el acuerdo suspendido, pero no resolverá en cuanto al fondo del asunto, que será de nuevo sometido, para su decisión, al Consejo Superior de Ferrocarriles. En el caso de reproducir éste la medida anulada, tendrá el Gobierno expedita la facultad para resolver sobre el fondo de la cuestión, previo informe del Consejo de Obras públicas y del de Estado.

ORGANISMOS ANEJOS AL CONSEJO SUPERIOR

Como organismos anejos al Consejo Superior de Ferrocarriles se crean los siguientes:

Con carácter permanente

1.° Comité de Explotación Comercial, encargado del estudio de todo lo relacionado con tarifas y, en general, de cuanto afecte a la explotación comercial de las concesiones ferroviarias.

2.° Comité de Fusión de Líneas, encargado de estudiar y proponer transferencias de disfrute o convenciones entre las Empresas para unificar la administración en general, realizando a la par, progresivamente, la Estructuración que se autorice por el Gobierno. Estudiar y proponer, asimismo, el rescate de los ferrocarriles por Empresas, por líneas de tráfico o por concesiones; y

3.° Comité de Unificación del Material, encargado de estudiar y proponer cuanto convenga en relación con todos los materiales de las Empresas.

Con carácter eventual

El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, cuando lo estime necesario, constituirá, con carácter temporal, Delegaciones que intervengan la gestión de las Empresas.

Disposiciones complementarias detallarán la composición, funcionamiento y cometidos de los referidos organismos.

BASE OCTAVA

EVALUACION DE LOS "CAPITALES DEL ESTADO", DEL "VALOR REAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS" Y DE LOS "CAPITALES REALES" Y DE "ACCIONES" DE LOS CONCESIONARIOS

Capitales del Estado

Los "capitales del Estado" correspondientes a sus anticipos y a las cesiones de inmuebles y de material fijo y móvil, se valorarán del modo siguiente:

A) Importe íntegro de los anticipos en metálico que se efectúen con arreglo a este Real decreto.

B) Valor real actual, en el momento de la cesión, de terrenos, de obras y material que se concedan temporalmente por el Estado a las Empresas aplicando coeficientes adecuados de amortización, si así procede, por desmerecimiento de las cosas en tiempo y servicio, en relación con el citado valor de coste; y

C) Valor de las líneas que se cedan temporalmente por el Estado a las Empresas, que se deducirá por procedimientos exactamente iguales a los consignados más adelante para determinar el valor del Establecimiento de los concesionarios.

Se entenderá por capital del Estado sujeto a amortización, todas las aportaciones indicadas, menos las que hubiesen sido totalmente reproducidas anteriormente por la cuota de amortización.

Valor real de los Establecimientos de los concesionarios

El "valor real del Establecimiento" de cada concesionario, al comienzo del Nuevo Régimen Ferroviario, y en todo caso, se evaluará como se expresa a continuación:

A) Cantidades efectivamente invertidas por el actual concesionario en la construcción, adquisición, ampliación y mejora de sus líneas, depurando con escrupulosidad la cuantía del coste y aplicando adecuados coeficientes de amortización a los elementos del Establecimiento ferroviario que desmerecen con el tiempo y con el servicio.

B) Inventario valorado por su coste de adquisición, con idéntica aplicación y adecuados coeficientes de amortización de todo cuanto propiedad de los concesionarios, y no comprendido en la letra anterior, esté o haya estado destinado a la explotación o administración de los ferrocarriles (terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministros y derechos de otra índole); y

C) El metálico afecto a la explotación normal y el saldo de los créditos activos y pasivos que resulten de la misma.

La suma de los valores expresados constituirá el valor real del Establecimiento del concesionario. Dicho valor real no podrá exceder de la capitalización al 4,25 por 100 del promedio del producto neto obtenido en la línea o Red durante los últimos quince años, depurado convenientemente por el Consejo Superior.

Cuando el valor real así calculado sea inferior al obtenido por el cómputo de los elementos determinados en los párrafos anteriores A, B y C en una décima parte por lo menos de dicho valor, la determinación definitiva de éste se hará por tasación pericial contradictoria, con arreglo a las normas que oportunamente dictará el Ministro de Fomento a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

* * *

Como la realización de todas las referidas operaciones para determinar el valor real del Establecimiento de los concesionarios y el valor de las líneas cedidas por el Estado representa un período de tiempo, quizá de larga duración, se aceptará con carácter provisional por los concesionarios para valor de sus Establecimientos, y por el Estado, con el mismo carácter, para valor de sus líneas, el resultado de capitalizar al 4,50 por 100 el promedio del producto neto obtenido en las explotaciones respectivas durante los últimos quince años depurado convenientemente por el Consejo Superior de Ferrocarriles; bien entendido que, una vez determinados los referidos valores por tasación con carácter definitivo, se computarán al Estado y al concesionario las debidas compensaciones que les correspondan por la aceptación de los mencionados valores provisionales, de los Establecimientos de los concesionarios y de las líneas del Estado.

Capitales reales de los concesionarios

El "capital real" del concesionario se entenderá que es el mismo valor de su Establecimiento, evaluado con arreglo a lo expuesto, hecha deducción del capital obtenido mediante la emisión de obligaciones, cuyos servicios de intereses y amortización estén atendidos por los rendimientos de las tarifas a virtud de lo preceptuado por el apartado C de la Base novena, teniendo en cuenta que para la determinación del citado valor de las cargas cada emisión de obligaciones habrá de estimarse con el quebranto con que fué emitida, sin que dicho quebranto pueda exceder, en ningún caso, del límite que represente el que el interés real de la misma sea superior al 7 por 100.

El *capital del concesionario sujeto a amortización* se obtendrá restando del *capital real* a que se refiere el párrafo anterior el importe de las subvenciones del capital recibidas y no devueltas por los concesionarios y el de los fondos obtenidos por la emisión de obligaciones y otras prioridades cuyo servicio de intereses y amortización hubiesen quedado anteriormente extinguidos.

Capitales acciones de los concesionarios

El "capital acciones" de cada concesionario, para los efectos de aplicación de estas Bases, será el que corresponda al valor total desembolsado de las acciones, siempre que no exceda del capital real anteriormente evaluado.

* * *

Tanto los capitales del Estado, como los valores reales de los Establecimientos de los concesionarios y los capitales reales y de acciones de las Empresas, en relación con la distribución de productos se computarán por su estado medio durante el *período en que los productos* se hubiesen obtenido.

En general, para los efectos relacionados con estas Bases, las obligaciones hipotecarias de los concesionarios podrán ser todas las creadas por las Empresas antes del 11 de diciembre de 1923, siempre que la inversión de las que en dicha fecha no estén en circulación se justifique debidamente a juicio del Consejo Superior de Ferrocarriles.

BASE NOVENA

FIJACION DE TARIFAS

El Consejo Superior de Ferrocarriles, previas propuestas de las Compañías interesadas, encaminará su acción a lograr el designio de que el rendimeinto global de cada Red, según estén agrupadas o según se agrupen ulteriormente las concesiones, cubran los conceptos siguientes:

A) Los gastos completos de la explotación.

B) Las pensiones de retiro o las cuotas necesarias para constituirlas conforme a las disposiciones de la Ley del Retiro Obrero o las subvenciones concedidas a Montepíos o Instituciones de Previsión del personal.

C) Las cargas financieras (interés y amortización), incluso las que no tengan carácter de obligaciones hipotecarias aseguradas en el disfrute antes de aplicarse este Real decreto y que con arreglo a la Base décimoprimera sean computables al efecto de distribuir los productos anuales. En caso de tratarse de Empresas de activo no saneado no se computarán sus obligaciones y cargas para el cálculo de tarifas.

D) El interés legal cuando se efectúe este cómputo de tarifas y una amortización prudencial correspondiente al capital del Estado, evaluado este capital conforme se detalla en la Base anterior. El Consejo Superior de Ferrocarriles queda facultado para estimar cuando no ha de imputarse a dicho capital, en todo o en parte, el interés y amortización mencionados; y

E) Para el capital real del concesoinario, evaluado con arreglo a lo expresado en la Base anterior, el rendimiento que exactamente corresponde a dicho capital real, aplicando los mismos intereses y amortización que se acepten para el capital del Estado, con independencia de las reducciones que a éste establezca el Consejo Superior en uso de las atribuciones que se le confieren en el apartado anterior; bien entendido que dicho rendimiento ha de intervenir para el cálculo de tarifas, siendo como mínimo el 3 por 100 o el 4 por 100, respectivamente, del referido capital real, según que este capital exceda o no de la mitad del valor real del Establecimiento, con la sola excepción consignada en la Base undécima.

En el caso de tratarse de Empresas de activo no saneado, en lugar del capital real se tendrá en cuenta el valor real de su Establecimiento, y en relación con este valor se computará el rendimiento y el rendimiento mínimo del 3 por 100 anteriormente expresado.

* * *

Las tarifas así formadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles, una vez aprobadas por el Ministro de Fomento, serán ejecutivas y permanecerán en vigor por el plazo que se determine, que no podrá exceder de seis años.

Si al formar o revisar las tarifas discreparan cualquiera de las tres Delegaciones que constituyen el Consejo Superior, siempre que la discrepancia proceda de un acuerdo votado dentro de cada Delegación, cada parte consignará los fundamentos

del voto respectivo. En ese caso, las tres Delegaciones especificarán los factores del cálculo de la tarifa que consideren inciertos, cuya diversa estimación produzca la discrepancia y cuya fijación definitiva habrá de ser resultado de la experiencia.

La tarifa acordada por mayoría se pondrá en vigor, con carácter provisional, durante un plazo que se señalará como necesario para obtener de la experiencia la determinación de los factores dudosos del cálculo; y con vista de ella, el Consejo, por nueva votación, ratificará o enmendará su acuerdo con carácter definitivo, teniendo en cuenta que en el caso de que durante la experiencia el rendimiento de la tarifa provisional hubiese sido inferior al prescrito en esta Base la tarifa definitiva deberá compensar en el plazo de su vigencia el déficit producido. El plazo de vigencia se contará desde la resolución definitiva.

Dentro de los límites de la tarifa que en cada caso estuviera en vigor, las Empresas explotadoras podrán libremente proponer al Consejo las tarifas especiales que estimen convenientes para satisfacer las exigencias del tráfico. Dichas tarifas, una vez aprobadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles y transcurrido el plazo de publicación, serán ejecutivas.

BASE DECIMA

REVISION DE TARIFAS

La revisión de tarifas se sujetará a las siguientes reglas:

1.ª La revisión se hará siempre en los últimos doce meses del plazo señalado con arreglo a la Base anterior para que las tarifas permanezcan en vigor, pero sin que se altere dicho plazo.

2.ª Si durante el mismo la aplicación del nivel medio de los precios en la economía nacional u otras causas llegasen a alterar esencialmente la rentabilidad de la explotación a juicio del Consejo Superior, éste corregirá en seguida y proporcionalmente todos los tipos de exacción, tanto para restablecer la efectividad del cómputo en que las tarifas vigentes se asentaren, como para compensar el déficit producido en la recaudación, debiendo este déficit quedar compensado durante el tiempo que falte para expirar el antedicho plazo.

Las Empresas podrán proponer al Consejo Superior la modificación de las tarifas, así en los tipos de sus percepciones como en sus condiciones de aplicación, y el Consejo Superior deberá resolver sobre la propuesta; y

3.ª Cuando el estudio realizado para la revisión acredite la existencia de un excedente de lo percibido sobre lo calculado, si dicho excedente aplicado íntegramente a amortizar no abrevia en una mitad o más el período previsto para la amortización de las inversiones correspondientes, el Consejo Superior podrá prorrogar la tarifa revisada por todo el tiempo que hubiera debido regir la nueva.

Si durante este tiempo el Gobierno ordena, por pública conveniencia, alguna reducción, no procederá resarcimiento alguno hasta los límites señalados en la aludida revisión. Cuando la reducción gubernativa rebase estos límites, la compensación, a cargo del Estado, se circunscribirá al exceso.

* * *

Por motivos de conveniencia pública, con informes previos de las Empresas concesionarias, del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de Obras públicas

y del de Estado en pleno, podrá el Gobierno, por decisión propia o a solicitud de de la representación agrícola, minera, mercantil e industrial, acordar reducciones parciales y temporales en las tarifas ordinarias.

El menoscabo consiguiente en los productos se compensará, a fin de mantener el rendimiento global, con los recursos que se autorizan a continuación o con alguno de ellos, a saber:

A) Recargos en otros epígrafes de las tarifas de la Red, cuando el Consejo estime que la elasticidad de éstas los admite en sana economía; y

B) Impuesto general y uniforme sobre los precios de los transportes ferroviarios hasta el límite máximo del 2 por 100.

El antedicho informe del Consejo Superior habrá de contener el cómputo previo de la merma que la rebaja haya de causar en los productos, o las bases que sirvan para calcularla, y propondrá al mismo tiempo la compensación debida, con arreglo a esta Base.

Las reducciones, que entrarán en vigor juntamente con los recursos que deban compensarlas, se ajustarán a las siguientes reglas:

1.ª El conjunto no podrá exceder, en ningún caso, de la capacidad de los recursos que deban compensarlas, y cuando coexistiesen dos o más Decretos de reducción de tarifas, que juntos excediesen de ese límite, habrán de reducirse las bonificaciones en la proporción necesaria; y

2.ª El saldo resultante de la liquidación de los quebrantos y de los recursos de compensación en cada ejercicio, será de cuenta del Estado.

BASE UNDECIMA

INTERVENCION DEL ESTADO PARA LA DISTRIBUCION DE PRODUCTOS DE LAS EMPRESAS

Empresas de activo no saneado

De los productos brutos de la explotación de cada Empresa se detraerán todos los gastos comprendidos en las letras A y B de la Base novena.

Los productos restantes (productos netos), se distribuirán proporcionalmente entre el capital del Estado agregado al disfrute de la Empresa por anticipo y cesión, y el valor del Establecimiento del concesionario.

El servicio de intereses de las obligaciones del concesionario, determinadas en la Base octava, y la amortización de las mismas, así como el restante pasivo de la Empresa, se cargará de modo directo y exclusivo sobre los productos correspondientes al concesionario, sin merma de los correspondientes al Estado y sin entorpecer las percepciones legítimas de éste.

* * *

Cuando los productos netos, distribuídos por la repartición proporcional expresada, lleguen a cubrir todo el citado servicio de intereses y amortizaciones anuales de obligaciones y cargas, cesará la distribución proporcional.

De los productos que pasen de dicho límite, tanto el concesionario como el personal de la Empresa, percibirán, con preferencia, uno y otro, o proporcionalmente, en su caso, hasta 0,25 por 100 y 0,50 por 100, respectivamente, como máximo, en relación con el referido valor del Establecimiento del concesionario, en concepto de premios

de gestión; concretándose dichos tantos alzados por el Consejo Superior de Ferrocarriles, según acuerde, con absoluta libertad, en consecuencia de un estudio detenido de las gestiones de la Empresa y de su personal.

Para la distribución del premio de gestión que se asigne en definitiva al personal de las Empresas se dictarán por el Consejo Superior las normas correspondientes.

* * *

El excedente de "productos netos" si los hubiere, se distribuirá proporcionalmente entre el Estado y el concesionario, en relación con sus referidos "capital del Estado" y "valor del Establecimiento" del concesionario, pero teniendo presente que cuantos productos correspondan al concesionario, de dicho excedente, lo destinará, única y exclusivamente, a la amortización de sus obligaciones y cargas, hasta que por la mejora de su activo pueda clasificarse la Empresa entre las de activo saneado.

Los productos totales correspondientes al capital del Estado, sobre el rendimiento corriente que fije anualmente el Consejo Superior (sin la reducción del apartado D, de la Base novena), unidos a los aumentos anuales que se obtengan por los impuestos del Tesoro sobre viajeros y mercancías en general, al compararlos por Empresas, con los obtenidos por los mismos conceptos en el año 1923, ingresarán en la Caja Ferroviaria del Estado.

* * *

En caso de existir pérdidas, se cargarán proporcionalmente al Estado y al concesionario, en relación con las Bases de reparto anteriormente mencionadas. Dichas pérdidas se compensarán del modo siguiente: por el Estado, con la existencia de su Caja Ferroviaria, según lo dispuesto en la Base cuarta o con productos de la Deuda Especial Ferroviaria, y por las Empresas con carácter de absoluta preferencia, con las reservas y primeros beneficios que obtengan.

Empresas de activo saneado

Cuando exista "capital real" del concesionario, se aplicarán, en primer lugar, los productos brutos, a satisfacer todos los gastos comprendidos en los apartados A, B y C de la Base novena.

Abonado el servicio de obligaciones y cargas, los "productos líquidos" se distribuirán con arreglo a las siguientes normas:

1.ª Se otorgará a cada concesionario un derecho de preferencia igual al 3 por 100 de su "capital real", bien entendido que este abono preferente no podrá exceder en ningún caso del 3 por 100 del "capital acciones".

2.ª El remanente de productos líquidos se asignará al capital del Estado y al del concesionario sujetos a amortización, con estricta proporcionalidad hasta el límite que rija para la cuota de amortización del capital del Estado. Llegado este límite, se distribuirá entre el capital real del concesionario y el del Estado, asignando a este último a razón de doble tipo que al primero, hasta que los importes totales de las asignaciones efectuadas (incluídas las asignaciones preferentes concedidas), guarden estricta proporción con los expresados capitales del Estado y real del concesionario. Una vez alcanzado el límite de igualdad proporcional, se mantendrá en la distribución la estricta proporcionalidad en relación con los referidos capitales.

3.ª Cuando la totalidad de los productos líquidos percibidos por el concesionario lleguen a constituir un 4 por 100 de su "capital real", cesará la distribución proporcional. De los beneficios que pasen de dicho límite, tanto el concesionario como el personal de cada Empresa, percibirán con preferencia uno y otro, o proporcionalmente, en su caso, hasta un 0,25 y 0,50 por 100, respectivamente, como máximo, en relación con el valor del Establecimiento del concesoinario, en concepto de premios de gestión, concretándose dichos tantos alzados por el Consejo Superior de Ferrocarriles, según acuerdo, con absoluta libertad, en consecuencia de un estudio detenido de las gestiones de las Empresas y de su personal.

Para la distribución entre el personal de las Empresas de su premio de gestión se dictarán por el Consejo Superior las normas correspondientes.

Para la distribución entre el personal de las Empresas de su premio de gestión

4.ª El remanente de productos líquidos, si lo hubiera, se distribuirá entre el concesionario y el Estado en proporción al capital de éste, y al "capital real" de la Empresa de que se trata.

5.ª En caso de pérdidas se distribuirán entre el Estado y el concesionario, proporcionalmente en relación con el "capital del Estado" y el "capital real del concesionario". Dichas pérdidas se compensarán del modo siguiente: por el Estado, con las existencias de su Caja Ferroviaria, o con productos de la Deuda Especial Ferroviaria; y por las Empresas, con carácter de absoluta preferencia con las reservas o primeros beneficios que obtengan; y

6.ª El derecho de preferencia del concesionario, así como el del Estado, a participar de los productos líquidos a razón del doble tipo, se entenderán aplicables tan sólo dentro de cada ejercicio, aislado del que proceda y del subsiguiente.

Los productos totales correspondientes al "capital del Estado" sobre el rendimiento corriente, computado anualmente por el Consejo Superior de Ferrocarriles (sin la reducción ni anulación del apartado D, de la Base novena), unidos a los aumentos anuales que se obtengan por los impuestos ferroviarios del Estado sobre viajeros y mercancías en general, al compararlos por Empresas con los obtenidos por los mismos conceptos en el año 1923, ingresarán en la Caja Ferroviaria del Estado.

* * *

Una vez amortizadas todas las obligaciones y cargas del concesionario, se seguirán las siguientes normas para el cálculo de tarifas y distribución de productos:

1.ª Para el cómputo de tarifas que preceptúa la Base novena, se tendrá presente que el rendimiento mínimo que ha de imputarse al "capital real" de la Empresa (igual en este caso al valor real del establecimiento del concesionario), ha de ser el 2 por 100 en lugar del 3 por 100 autorizado por la Base anteriormente citada.

2.ª Los "productos líquidos" anuales se distribuirán proporcionalmente entre el "capital del Estado" y el "capital real" del concesionario. Se otorgarán premios de gestión a la Empresa y a su personal, en la misma forma y cuantía ya detalladas anteriormente y con carácter preferente, una vez repartidos productos hasta un 3 por 100 de los referidos capitales; continuándose la mencionada distribución proporcional de "productos líquidos", cuando exista remanente, después de otorgados los premios de referencia; y

3.ª Los ingresos anuales en la Caja Ferroviaria del Estado serán los mismos ya anteriormente detallados con carácter general.

* * *

Las Empresas de activo no saneado podrán ingresar en el grupo de las de activo saneado, siempre que mediante pacto con sus obligacionistas reduzcan el importe de las obligaciones respectivas y se cumplan las siguientes condiciones:

1.ª Que el capital real del concesionario sea, por lo menos, igual al tercio de su capital acciones.

2.ª Que el convenio pactado no pueda ser objeto de posterior modificación; y

3.ª Que la reducción sea efectiva, no estando compensada ni en todo ni en parte, por el interés real ni por los plazos de amortización.

BASE DUODECIMA

DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LAS "EMPRESAS CON DÉFICIT, AUN CON EL AUXILIO DEL ESTADO", Y PARA LOS CASOS ESPECIALES, DE LA CLASIFICACIÓN DE LA BASE TERCERA

Las Empresas clasificadas en la Base tercera y en el Anejo número 2, con "déficit en la explotación, a pesar de los auxilios del Estado", y las consideradas como casos especiales en dicha clasificación y Anejo, serán inspeccionadas con carácter temporal, pero de un modo inmediato, directo y constante, durante el régimen provisional que establece la "Disposición transitoria" unida a estas Bases. Una vez constituído el Consejo Superior de Ferrocarriles, el Ministro de Fomento, a propuesta de dicho Consejo, nombrará con urgencia las Delegaciones correspondientes.

Esta inspección se efectuará desde luego, sin esperar a que las referidas Empresas soliciten o no acogerse al nuevo régimen ferroviario, y aunque los concesionarios hagan constar que no se acogerán al nuevo régimen, siempre que los interesados reciban auxilio del Estado.

Las referidas Delegaciones estudiarán todos los servicios anejos a las explotaciones desde el punto de vista técnico-económico.

La inspección se efectuará dentro de un plazo de cuatro meses, proponiendo la Delegación al Consejo Superior de Ferrocarriles, al fin de dicho plazo, las medidas necesarias, directas o indirectas, para normalizar todo lo posible la situación de las Empresas y el régimen de tarifas.

* * *

En consecuencia de los informes de las Delegaciones, el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el plazo de un mes, clasificará a las Empresas que nos ocupan en los tres grupos siguientes, para los efectos de aplicación del nuevo régimen ferroviario. con carácter definitivo:

1.° Empresas a las que es posible aplicar una elevación de tarifas, con modificaciones en su organización o sin dichas variaciones.

2.° Empresas que admiten la elevación de tarifas, previas algunas variaciones y con la aplicación de medidas gubernativas indirectas en relación con la explotación; y

3.° Empresas que, a pesar de la intervención y de los auxilios indirectos del Estado, no pueden sostener la explotación con las tarifas.

Las del primer grupo podrán ingresar en el nuevo régimen que se establece por estas Bases, considerándose para dicho fin como de activo saneado o no saneado, según los casos. La petición correspondiente del concesionario para acogerse al nuevo régimen ferroviario deberá efectuarse dentro del mes siguiente a la fecha de su cla-

sificación, cesando al terminar dicho mes el régimen provisional que se autoriza por la "Disposición transitoria", en relación con las Empresas interesadas.

Para las Empresas del segundo grupo el Consejo Superior de Ferrocarriles propondrá al Gobierno las disposiciones indirectas que en justicia deban dictarse, con independencia de las variaciones que procedan en relación con los servicios de la explotación. Las resoluciones del Gobierno podrán referirse a regulación de impuestos con aplicación de transportes paralelos, etc., etc. Una vez dictadas dichas disposiciones (auxilios indirectos en general), los concesonarios, dentro del mes siguiente a la fecha más avanzada de las expresadas resoluciones, sin esperar la efectividad de éstas, podrán solicitar su ingreso en el nuevo régimen ferroviario, teniendo presente que pasado dicho mes cesará para las referidas Empresas el régimen provisional que preceptúa la "Disposición transitoria" unida a estas Bases.

Para las Empresas del tercer grupo cesará el mencionado régimen provisional al terminar el mes siguiente a la fecha de su clasificación, y podrán solicitar su ingreso en el nuevo régimen ferroviario dentro de dicho plazo o continuar explotando con arreglo a sus concesiones, aceptando las naturales consecuencias que se deriven de estas Bases o de sus concesiones, según los casos.

CASOS ESPECIALES

Construcción y explotación de los ferrocarriles que en la actualidad tienen concedida garantía de interés

La construcción de los ferrocarriles afectos a los planes actualmente vigentes que esté ya solicitada con expediente en tramitación, en curso de ejecución o con la construcción paralizada, se realizará con arreglo a las leyes vigentes hasta la fecha, respetándose todos los derechos de los concesionarios si no se acogen al nuevo régimen ferroviario, mas cesando para dicho caso, todos los auxilios del Estado, con arreglo a lo preceptuado en la "Disposición transitoria".

"Si llegan a finalizar los plazos reglamentarios a que tienen derecho los interesados en relación con los trámites del expediente o con la construcción", caducarán las concesiones, y los referidos ferrocarriles se construirán con arreglo a estas Bases, tanto por lo que se refiere al orden de prelación para la construcción, como al ancho de vía, que será el que en cada caso corresponda.

"Si el concesionario de un ferrocarril en construcción, con garantía de interés", desea acogerse al nuevo régimen ferroviario, se atendrá a lo consignado en esta Base, "Disposición transitoria", y a lo anteriormente expresado en relación con el asunto, y, según el caso, aceptará el cambio de ancho de vía que tenga a bien proponer el Consejo Superior de Ferrocarriles, con la justa compensación que el cambio represente.

Mas en relación con la explotación, tanto en el caso del párrafo anterior como cuando el concesionario de un ferrocarril con garantía de interés "actualmente en explotación" desee ingresar en el nuevo régimen ferroviario, previas las formalidades consignadas en esta Base y "Disposición transitoria", se entenderá que los interesados aceptan el no aplicar la fórmula de explotación que tengan autorizada por sus concesiones y la intervención íntima de una Delegación permanente del Consejo Superior de Ferrocarriles, que autorizará los gastos, garantizándose totalmente el interés que tengan concedido las explotaciones, con la expresada variación en el modo de intervenir el Estado.

BASE DECIMOTERCERA

RESCATE DE LAS CONCESIONES

La consolidación de plena propiedad en los ferrocarriles se podrá adelantar al vencimiento de las respectivas concesiones por acuerdo que el Gobierno adopte, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

En este caso, el Estado entrará en el goce del camino de hierro con todo su material de explotación, dependencias y productos, a tenor del inventario correspondiente al valor del establecimiento del concesionario, tal como se enumeran los diferentes conceptos en la Base octava.

No se comprenderán en el rescate:

1.° Las concesiones y labores mineras que pertenezcan a las Empresas, aunque los productos de laboreo vengan consumiéndose en los ferrocarriles; y

2.° Las reservas en metálico o valores que no hayan contribuído a la rentabilidad de la explotación, siempre que con arreglo a los datos que arrojen los libros de contabilidad resulten haberlas constituído las Compañías con beneficios no repartidos.

Las exclusiones a que se refieren los párrafos anteriores, se entenderá que sólo tienen valor cuando los referidos bienes no figuren en los inventarios como valor o capital afectos a las explotaciones.

Desde que se promulgue el presente Decreto, ninguna de las cosas dichas que ha de abarcar el rescate, podrá ser enajenada, separada de los ferrocarriles ni eliminada de los servicios ferroviarios sin autorización expresa del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles. El precio de los bienes enajenados con aquella autorización quedará en la Empresa, como valor afecto al establecimiento en sustitución de los bienes mismos.

Se requerirá asimismo autorización del Consejo Superior de Ferrocarriles para cargar cualquier partida a la cuenta del establecimiento de toda Empresa acogida al nuevo régimen ferroviario.

* * *

Las condiciones del rescate serán determinadas por el Gobierno, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, ajustándose ambos a las siguientes reglas:

1.ª El importe de la anualidad se fijará habida cuenta de los productos netos del tráfico, durante el decenio anterior al rescate, y de las estimaciones reales del producto a que se hayan computado para el tiempo venidero al establecer las tarifas.

En todo caso, se eliminará de la estimación en cada anualidad correspondiente al nuevo régimen ferroviario la cantidad en que prudencialmente se evalúen los aumentos de ingresos causados por el capital del Estado.

2.ª Si el Consejo Superior de Ferrocarriles entendiese que había lugar a indemnizar al concesionario en las anualidades del rescate, por causa de venidero y racionalmente esperado incremento de los productos, señalará la indemnización, descontando de dicho total incremento la parte proporcional correspondiente al capital del Estado.

3.ª De no aceptarse por el concesionario las condiciones fijadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles, el precio de la anualidad se determinará pericialmente, y el Gobierno dictará la resolución definitiva que proceda. A la Empresa concesionaria de la línea, líneas o red objeto del rescate quedarán en todo caso expeditos contra el acuerdo los recursos que autorizan las leyes vigentes. Este procedimiento será

siempre aplicable cuando la línea o líneas interesadas no lleven en explotación un decenio.

Durante el tiempo necesario para llevar a cabo las peritaciones el Estado intervendrá íntima y constantemente las explotaciones, y a dicho fin el Ministro de Fomento nombrará las Delegaciones necesarias, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

4.ª Las anualidades sustitutivas del disfrute quedarán en todo caso afectas, según las leyes comunes, a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al rescate pasivo de las Empresas.

5.ª El rescate se efectuará por la totalidad de líneas o redes correspondientes a cada Empresa, por concesiones, o por líneas de tráfico de importancia, según determine el Gobierno en cada caso, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles; y

6.ª El capital o número de anualidades que deben abonarse a las Empresas por el rescate total o parcial de sus concesiones se determinará con arreglo a cuanto se consigna en el Anejo a estas Bases número 1 en relación con el asunto.

"El rescate de las concesiones correspondientes a Empresas de activo saneado se sujetará a las reglas siguientes:

1.ª El Estado tomará a su cargo, íntegramente, el servicio de intereses y amortización de las obligaciones hipotecarias.

2.ª Se fijarán por los trámites que se señalan anteriormente el importe y número de las anualidades pagaderas al concesionario, aplicando el coeficiente medio de rentabilidad de su capital durante el decenio inmediato anterior al rescate apreciado, teniendo en cuenta lo dispuesto en las reglas primera, segunda y tercera, en relación con los productos líquidos y estimando como capital de la Empresa su capital real, computado por el valor que tenga al tiempo del rescate, con arreglo a lo preceptuado en la Base octava; y

3.ª Si la carga por obligaciones hipotecarias no se extendiese de un modo uniforme a todo el período restante de la concesión, se modificará la anualidad que resulte como en cada caso proceda, para tener debidamente en cuenta la distinta rentabilidad que habría correspondido al concesionario en los años de mayor a menor carga financiera, derivada de sus dichas obligaciones.

BASE DECIMOCUARTA

DE LA DEUDA ESPECIAL FERROVIARIA

Para la ejecución de este Real decreto se autoriza la creación, emisión y negociación de una Deuda del Estado, que se denominará "Especial Ferroviaria", y que tendrá todos los privilegios de las demás del Estado, sus garantías generales y la especial del rendimiento de las inversiones de capital que se realicen según este Real decreto.

Las clases de esta Deuda, y las condiciones de cada una de ellas, se determinarán por el Consejo Superior de Ferrocarriles, teniendo en cuenta el destino de los recursos y las circunstancias del mercado. La propuesta del Consejo podrá ser admitida o rechazada, pero no modificada, por el Gobierno, salvo el caso de renovarla el primero, después de rechazarla el segundo, caso en que tendrá éste expedita la resolución que estime más conveniente.

El Gobierno acordará, a propuesta del Ministro de Hacienda, la forma y, en su

caso, el tipo de negociación, así como el plazo máximo en que habrá de extinguirse el producto de la emisión.

La ley de Presupuestos fijará anualmente las cantidades de la Deuda Especial Ferroviaria que el Gobierno pueda emitir y negociar durante su vigencia.

* * *

Se incluirán oportunamente en el lugar correspondiente del Presupuesto de gastos los créditos necesarios para el pago de los intereses de la referida Deuda, las cantidades destinadas a su extinción, el importe de la comisión que hubiera de abonarse por el servicio y, por último, los gastos de emisión, negociación y confección de títulos.

BASE DECIMOQUINTA

CONTABILIDAD DE LAS EMPRESAS

Por disposiciones especiales, y a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, se establecerán las reglas de contabilidad, que deberán ser rigurosamente guardadas, a fin de que se mantenga en todo tiempo, distinta y clara, la cuenta y razón de ingresos y gastos concernientes a los ferrocarriles, y también para preservar de eventualidades, complicaciones y anormalidades el servicio financiero de los mismos. Publicadas las expresadas disposiciones, sólo por Ley, o por Real decreto, en su caso, podrán ser modificadas.

Las Empresas que en la actualidad llevan la contabilidad de sus ferrocarriles mezclada con la correspondiente a otras industrias, la modificarán, desde luego, a partir de 1 de enero de 1924, en el sentido conveniente, para que se pueda apreciar en todo momento, con absoluta independencia, todo el detalle económico referente al transporte ferroviario que tengan concedido.

BASE DECIMOSEXTA

LAS TROPAS DE FERROCARRILES Y LAS EMPRESAS

Las Empresas de ferrocarriles admitirán en sus redes, para que completen y mantengan la indispensable práctica ferroviaria, a las clases y soldados de los regimientos de Ferrocarriles que el Estado considere necesarios, con el fin de asegurar en todo momento un servicio mínimo de circulación, que se fijará con arreglo a la importancia económico-militar de la Empresa de que se trate. Este personal militar, que en su día será una de las bases esenciales de los batallones de Ferrocarriles de vanguardia, disfrutará de iguales derechos y devengos que los agentes civiles de igual categoría ferroviaria.

La Jefatura del servicio militar de ferrocarriles, de acuerdo con cada Empresa, fijará los términos y detalles que han de regular estas prácticas.

BASE DECIMOSEPTIMA

RESOLUCION DE LOS PROBLEMAS DEL TRABAJO FERROVIARIO Y DE LAS CUESTIONES SOCIALES RELACIONADAS CON LOS FERROCARRILES

Los problemas del trabajo, y las cuestiones sociales dentro del nuevo régimen ferroviario, se resolverán por Tribunales especiales, y, en caso necesario, por el Gobierno, con arreglo a cuanto se preceptúa por Real decreto de 23 de diciembre, en relación con el asunto.

DISPOSICIONES ADICIONALES

1.ª Los anticipos hechos para pago de haberes al personal, serán reintegrados por las Empresas al Tesoro, en la ocasión que se señaló al tiempo de autorizarlos, y por las partes alícuotas que el Gobierno fije, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, a fin de conciliar este reembolso con la buena marcha de la explotación, debiendo procederse, desde luego, a inspeccionar la contabilidad de las Empresas, correspondiente a años anteriores en la parte referente a este asunto, por si, como resultado de ella, se deduce que han debido ya efectuarse reingresos en algún ejercicio.

Los anticipos del Estado destinados a adquisiciones de material, autorizados por Real decreto de 1920 y para instalación de la tracción eléctrica de la rampa de Pajares, concedido según Real decreto de 5 de agosto de 1918, se considerarán como cargas de las Empresas para todos los efectos relacionados con estas Bases.

2.ª Las permutas, convenios de fusión, arrendamientos y transferencias del disfrute de líneas o redes que para facilitar su mejor agrupamiento, promueva el Consejo Superior de Ferrocarriles, o concierten las Empresas entre sí, estarán libres de pago a la Hacienda de los impuestos de Derechos reales y Timbre a partir de la fecha de este Real decreto.

También estarán exentos del pago de dichos impuestos los actos y convenios de disminución o cancelación de hipotecas, emisión, recogida y nacionalización de obligaciones, aumento o reducción del capital social que para colocarse en las condiciones de las de activo saneado realicen por sí mismas o concierten con sus acreedores las Empresas concesionarias acogidas al régimen y beneficios de este Real decreto.

A los efectos relacionados con la aplicación a las Empresas de la Ley reguladora de la contribución sobre utilidades de la riqueza mobiliaria y correspondiente determinación de los productos obtenidos por aquéllas, habrá de deducirse de dichos productos el importe de todo lo que corresponda al Estado, a virtud de lo dispuesto en estas Bases.

3.ª Las Empresas de ferrocarriles sometidas al nuevo régimen ferroviario, cualquiera que sea la fecha de su concesión, estarán obligadas a la observancia de la Ley de 14 de febrero de 1907, de protección a la Producción Nacional y disposiciones complementarias de la misma.

4.ª No se expedirán por las Empresas ferroviarias, en ningún caso, billetes gratuitos que no estén justificados por razón del servicio, ni billetes de favor, con la sola excepción de los billetes llamados de caridad. Para el uso de éstos será necesario acreditar la condición de pobre de solemnidad, por certificado que expedirá, con responsabilidad personal, la Autoridad administrativa local correspondiente al domicilio del usuario, consignado en su cédula personal; y

5.ª Queda derogado todo cuanto se oponga al cumplimiento de lo que se preceptúa por este Real decreto que tiene carácter de ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

El aumento del 15 por 100 sobre las tarifas vigentes en 26 de diciembre de 1918, autorizado por Real decreto de igual fecha, se mantendrá hasta tanto se fijen las tarifas según el nuevo régimen.

Habiéndose modificado notablemente las circunstancias que determinaron la concesión a las Empresas del anticipo para aumento de primas y haberes del personal ferroviario autorizado por Real decreto de 23 de marzo de 1920 y disposiciones posteriores, a partir de la publicación de este Real decreto se reducirá dicho anticipo en los tantos por ciento que se detallan en el Anejo número 3, según las circunstancias técnico-económicas de las Empresas apreciadas por las Comisiones nombradas al efecto por Real orden de 21 de octubre de 1923.

Estas reducciones han sido estudiadas de modo que no puedan imponer, en forma alguna, por dicha sola causa reducción en los actuales jornales y haberes de los obreros y agentes inferiores ferroviarios.

Tanto el referido anticipo para el personal, ya reducido con arreglo a lo expresado como el aumento del 15 por 100 sobre las tarifas vigentes en 26 de diciembre de 1918, autorizado por Real decreto de dicha fecha y disposiciones posteriores, en cuanto exceda de los límites máximos autorizados en las concesiones, cesarán totalmente para toda Empresa que en el plazo de seis meses no solicite del Gobierno formalizar la convención correspondiente para ingresar en el nuevo régimen ferroviario que se establece por este Real decreto.

Dicho plazo se entenderá prorrogado únicamente en el tiempo estrictamente necesario para la aplicación de las reglas consignadas en la Base duodécima, en relación con las Empresas a que dicha Base se refiere.

Las Empresas acompañarán a su solicitud certificación autorizada del acuerdo tomado en dicho sentido, en la forma y con los requisitos que sus Estatutos sociales determinen para acuerdos de esta índole.

Las Empresas que establezcan pacto con sus obligacionistas para reducir el importe de las obligaciones, conforme queda determinado en la Base undécima, deberán hacerlo dentro del indicado plazo de seis meses y antes de solicitar del Estado la formalización de la convención correspondiente para ingresar en el nuevo régimen ferroviario.

Acordada por el Gobierno la admisión de una Empresa dentro del nuevo régimen ferroviario se formalizará la convención correspondiente y quedará substituído el régimen provisional que se establece, según esta "Disposición transitoria", por el definitivo que determina este Real decreto.

Rechazada la solicitud de una Empresa o pasado el plazo que se determina en los párrafos anteriores, para que los concesionarios se acojan al nuevo régimen ferroviario, cesarán para las Empresas respectivas los anticipos y las autorizaciones para exigir tarifas, que excedan de las máximas legales de sus concesiones.

* * *

De los nuevos gastos que pueda representar la implantación progresiva de la jornada de ocho horas, durante el régimen provisional que se autoriza por esta "Dis-

posición", así como también de los aumentos de gastos que represente la organización y funcionamiento de los nuevos organismos que se implantan con el nuevo régimen ferroviario, llevarán las Empresas cuenta especial, a fin de cargar todos dichos gastos como gastos de explotación en cuanto se formalice la convención correspondiente a cada Empresa para su ingreso en el nuevo régimen ferroviario.

Y a fin de descargar las tarifas todo lo posible durante los primeros años del nuevo régimen ferroviario, en los que no se obtienen rendimientos de las inversiones, en el Presupuesto correspondiente al Ministerio de Fomento, se consignarán durante diez años las mismas cantidades que hoy figuran relacionadas con personal y material para las diversas atenciones de los organismos ferroviarios hoy existentes y que subsistan con el nuevo régimen, con arreglo a lo expresado en la Base séptima.

Una vez constituído el Consejo Superior de Ferrocarriles, procederá a estudiar con todo detalle y con especial preferencia, un nuevo régimen de tarifas, para que pueda ser aplicado al terminar el plazo que se establece para el régimen provisional a que esta "Disposición transitoria" se refiere, utilizando los trabajos ya efectuados.

ANEJO NUMERO 1

NORMAS PARA FIJAR LA FECHA MEDIA DE REVERSIÓN DE VARIAS CONCESIONES Y PARA DETERMINAR LAS CONDICIONES DEL RESCATE DE UNA LÍNEA O GRUPO DE LÍNEAS DE UNA CONCESIÓN O EMPRESA

Reversiones

Primera. La fecha media de reversión de un grupo de concesiones se fijará determinando primero, para cada una de ellas, el capital que en la actualidad representa el derecho de la concesión, valiéndose de la fórmula:

$$c = \frac{a}{i}\left(1 - \frac{1}{(1+i)^t}\right)$$

El significado de cada una de las letras que intervienen en esta fórmula, es:

c = Capital que se busca.

a = Anualidad deducida según la Base décimotercera para todos los casos (1).

t = Tiempo que resta de la concesión, a partir de la fecha que se adopte para el cálculo. (Número entero o fraccionario de años.)

i = Interés (tanto por 1), o cociente que resulte de la división $\frac{a}{v}$ en la que a ya se ha dicho su significado y v representa el valor real del establecimiento, según se define en la Base décimoctava. Las diversas concesiones que una misma Empresa reúna, con fecha igual de término, se considerarán como una sola que tenga por anualidad a y valor de v, la suma de anualidades y valores de v, respectivamente, de todas estas concesiones.

Llevando a la fórmula dicha los valores correspondientes a cada concesión: $a_1, a_2, a_3, \ldots;\ t_1, t_2, t_3, \ldots;\ i_1, i_2, i_3, \ldots,$ deducidos estos úlimos (los de i), de los respectivos $a_1, a_2, a_3, \ldots$ y $v_1, v_2, v_3, \ldots,$ hallaremos los $c_1, c_2, c_3, \ldots$ que correspondan.

(1) Para la determinación de las fechas medias de reversión se supone, en todo caso, que las obligaciones y cargas quedan totalmente a cargo de las Empresas.

Llamemos C a la suma $c_1 + c_2 + c_3 + \ldots\ldots$; A a la suma $a_1 + a_2 + a_3 + \ldots\ldots$; V a la suma $v_1 + v_2 + v_3 + \ldots\ldots$; y determinaremos el cociente $\frac{A}{V}$ que designamos por I. Con esos datos se establecerá la relación:

$$C = \frac{A}{I}\left(1 - \frac{1}{(1+I)^T}\right)$$

de donde se deducirá el valor T, que es el tiempo medio único que resta a todas las concesiones englobadas, a partir de la fecha en que se base el cálculo, o sea aquella desde la cual faltan transcurrir los tiempos $t_1, t_2, t_3, \ldots\ldots$, para examinar los plazos de las respectivas concesiones.

Si de las comprendidas en el grupo hubiera alguna o algunas a perpetuidad, para éstas se tendría $c = \frac{a}{i} = v$; y cada uno de estos valores entrará en la suma a que corresponda, sin más que cuidar, al apreciar a, de la justa estimación que proceda, habida cuenta de que en el incremento de productos que pueda preverse por las mejoras debidas a ampliaciones hechas con capital del Estado no puede ser partícipe la concesión, toda vez que carece de derecho a auxilios, diferencia que separa a estas líneas de las temporales, en las que, por otorgar sus leyes de concesión el derecho a que sean auxiliadas, cabe apreciar alguna parte del incremento de productos dichos, como perteneciente a la línea.

Segunda. Los ferrocarriles concedidos a perpetuidad pertenecientes a Empresas sin concesiones temporales y sometidos al nuevo régimen, se considerarán concedidos por noventa y nueve años, a partir de la fecha de la disposición a que se refieren estas normas, quedando transformados en temporales a todos los efectos del Nuevo Régimen, y siendo únicamente aplicable esta norma para el mencionado caso especial.

Tercera. Para los ferrocarriles concedidos con arreglo al pliego de condiciones de 31 de diciembre de 1844, o a la Ley de 2 de julio de 1870, comenzarán a contarse sus plazos de disfrute a partir de la fecha de la adjudicación; y para los concedidos por virtud de la Ley de 3 de junio de 1885, como por la de 23 de noviembre de 1877, y las de secundarios y estratégicos se comenzarán a contar sus plazos a partir de la fecha en que diera principio la explotación.

En aquellos ferrocarriles que obedezcan a Ley especial, se estará a lo que en su concesión se disponga, y se aplicará, en su caso, lo que antes se dice, si rigiera alguno de los dos pliegos de condiciones a que queda hecha referencia.

Las líneas que, teniendo señalado como origen del plazo de su concesión la fecha en que comiencen a explotarse, correspondiendo a una concesión misma, y, no obstante, hayan sido abiertas al servicio público por secciones y en fechas escalonadas, se considerarán como concesiones distintas cada una de las secciones, tomando como orígenes de sus plazos de concesión (cuyos plazos serán todos iguales al señalado para la concesión a que pertenecen), las respectivas fechas de apertura al servicio público, y se determinará la fecha única de reversión que corresponda a la concesión por el procedimiento general ya detallado, teniendo en cuenta la anualidad a para cada sección se obtendrá del prorrateo de la deducida para toda la línea, según las longitudes de aquéllas, y en la determinación de los valores correspondientes de v se prorrateará también con igual criterio todo aquello que sea común a las distintas secciones.

Cuarta. El precio total del rescate se deducirá de la fórmula ya consignada:

$$c = \frac{a}{i}\left(1 - \frac{1}{(1+i)^t}\right)$$

teniendo en cuenta, en general, para los valores que entran en ella, su diversa cuantía, según se refieran al valor del Establecimiento, o al capital real (Base décimotercera), por ser Empresas de activo no saneado o saneado, y que el valor de i ha de ser el interés (tanto por 1) legal del dinero en el momento de realizar la operación.

Si se trata del rescate de una línea aislada o grupos de líneas con fecha única de reversión, y se opta por abonar la anualidad durante el tiempo que reste de concesión, no se aplicará la fórmula anterior, bastando para fijar la anualidad ajustarse a lo prescrito en las bases correspondientes; pero si se opta por abonar de una vez el importe del rescate, de la fórmula habrá que obtener el valor de c, reemplazando en ella los de a, i, t conocidos, como también la fórmula dará las anualidades sustitutivas, en el caso de que se quiera seguir esta forma de pago en plazo distinto del que medie hasta la reversión, para lo que se determinará previamente el valor de c como si se tratara del abono global antes indicado, y con este valor de c, conservando el de i, según se ha dicho, y dando a t el que se haya resuelto señalar, se hallará la anualidad buscada.

Si el rescate se refiere a grupo de líneas con distinta fecha de reversión, se reduce el problema al caso anterior, determinando, por el procedimiento general ya detallado en la norma primera, la correspondiente fecha media de reversión.

Quinta. Si el rescate se efectúa mediante el pago de anualidades, los concesionarios de las líneas rescatadas podrán solicitar y obtener del Gobierno la entrega de resguardos nominativos, transmisibles por endoso, que darán derecho a su tenedor legítimo al cobro de la anualidad convenida durante el tiempo que se haya acordado.

Sexta. Las distintas concesiones que constituyan una línea de tráfico importante, revertirán o se rescatarán obligadamente a la vez, aplicando las reglas que preceden.

ANEJO NUMERO 2

CLASIFICACION GENERAL DE EMPRESAS PARA SU ADAPTACION AL NUEVO REGIMEN FERROVIARIO, CON ARREGLO A LO CONSIGNADO EN LA BASE CUARTA

Compañías con todas sus concesiones a perpetuidad

COMPAÑÍAS	CONCESIONES	LONGITUDES Parciales (Kilómetros)	LONGITUDES Totales (Kilómetros)
Ferrocarril de Sevilla a Alcalá y Carmona, vía normal	Sevilla a Alcalá de Guadaira	14	42,037
	Alcalá de Guadaira a Carmona	28,037	
	TOTAL		42,037

Compañías que tienen entre sus concesiones algunas a perpetuidad

COMPAÑÍAS	CONCESIONES LIBRES	LONGITUDES Parciales (Kilómetros)	LONGITUDES Totales (Kilómetros)
M. Z. A., vía normal	Valls a Villanueva y Barcelona y ramal del Prat a la Bordeta	101,200	296,771
	Linares a Los Salidos	9,536	
	Sevilla a Huelva	109,226	
	Guadajoz a Carmona	13,847	
	Aljucén a Cáceres	62,962	
Norte	Villalba al Berrocal, vía 1 m	11	36,850
	Silla a Cullera (1), vía 1 m	25,850	
Andaluces, vía normal	Ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera	4	66,066
	Osuna a La Roda	35,596	
	Jerez de la Frontera a Bonanza	26,410	
M. C. P., vía normal	Malpartida de Plasencia a Cáceres	84,930	84,930
Langreo, ancho francés	Sama a Laviana	12,300	12,300
Ferrocarriles Vascongados, vía 1 m	Bilbao a Durango y ramal a Dos Caminos	34,107	34,107
Compañía de Ríotinto, vía 1 m	Ríotinto a Huelva	83	83
Ferrocarril de Buitrón, vía 1 m	Buitrón a Zalamea	15,305	15,305
Tranvía de vapor de Cartagena y Herverías, vía 1 m	Cartagena a La Unión y Santa Lucía	10,026	10,026
Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca (2), vía 1 m	Palma a Inca	29	122
	Inca a Manacor y ramal a Puebla	50	
	Santa María a Felanitx	43	
	TOTAL		761,295

COMPAÑÍAS QUE NO REQUIEREN AUXILIO DEL ESTADO

EMPRESAS DE MARCHA PROSPERA

Ferrocarril Central de Aragón.
Metropolitano de Alfonso XIII (Madrid).

FERROCARRILES ANEJOS A OTRA INDUSTRIA

Ferrocarril de Lucainena de las Torres a la ensenada de Aguas Amargas (minero).

Compañía del Ferrocarril de Ríotinto (minero).

Ferrocarril de Poveda a Ciempozuelos y Poveda a Torrejón de Ardoz (de la Sociedad Azucarera de Madrid).

Idem de La Cerámica Madrileña a los Barros de la Escudilla.

(1) Recientemente adquirida por el Norte.

(2) Esta Compañía es también concesionaria del ferrocarril secundario de Palma a Sóller y del estratégico de Palma a Santañ

COMPAÑIAS QUE PUEDEN DESENVOLVERSE CON APOYO DEL ESTADO

EN ESTE GRUPO SE INCLUYEN LA MAYORIA DE LOS FERROCARRILES

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.
Idem de los Caminos de Hierro del Norte de España.
Idem de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal.
Idem Andaluces y Sur de España.
Idem de Medina del Campo a Salamanca.
Idem de Langreo.
Idem Vasco-Asturiana.
Idem de Santander a Bilbao.
Idem de los Ferrocarriles de San Sebastián a la frontera francesa y de San Sebastián a Hernani.
Idem de Zafra a Huelva.
Idem de La Robla.
Idem Catalanes.

COMPAÑIAS QUE AUN CON AUXILIOS DEL ESTADO PUDIERAN TENER DEFICIT AL ELEVAR LAS TARIFAS

Por tener otro transporte paralelo o entre los mismos extremos	Otro ferrocarril.......... ..	*Medina a Zamora* Astorga, tiene el ferrocarril del Norte.
	Autos	Astillero a Ontaneda. Salamanca a la frontera. Onda al Grao de Castellón.
	Cabotaje	Ferrocarriles Económicos de Asturias (actualmente en buena situación económica). Cantábrico (ídem íd.).
Por no tener salida o enlace	Ferrocarril de Soria. Falta Soria a Castejón. The West Galicia (Pontevedra a Santiago). Falta enlazar con el Norte. Salamanca a la frontera. Mejorará con Avila a Salamanca. Orusco a Cifuentes. Falta enlazar con el Central de Aragón. Madrid a Villa del Prado. Prolongar hasta Arenas de San Pedro. Valencia a Villanueva de Castellón. Falta Nazaret al Grao de Valencia. Ferrocarril del Condado. Prolongar a Almonte y Rociana.	
Por ser la región pobre, o sea poco tráfico local..................	Ferrocarriles de Castilla. Valladolid a Medina de Ríoseco.	
Por excesivos gastos de explotación	La mayoría de los ferrocarriles secundarios y económicos, de interés local, tiene desproporcionados gastos de explotación.	

FERROCARRILES EXPLOTADOS POR EL ESTADO

Ferrocarril de Avila a Salamanca (en construcción de Avila a Peñaranda).
Idem de Betanzos al Ferrol (en construcción hasta el puerto del Ferrol).
Idem de Estella a Vitoria y Los Mártires (ferrocarril Vasco-Navarro).
Idem de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita (sección de Puebla de Híjar a Alcañiz).
Idem de Castro Urdiales a Traslaviña (instruyéndose el expediente de caducidad).

FERROCARRILES EXPLOTADOS POR UNA DIPUTACION

Ferrocarril de Triano.	Línea de Triano a la ría de Bilbao......... Idem de Ortuella a San Julián de Musques.	Explotados por la Diputación de Vizcaya.

FEROCARRILES QUE LLEVAN POCO TIEMPO EN EXPLOTACION

Ferrocarril de Palma a Santañy, estratégico, empezó el año 1917.
Idem de Haro a Ezcaray, secundario, con garantía de interés, empezó el año 1918.
Idem de Jumilla a Cieza, secundario, con garantía de interés, en explotación de Jumilla al apeadero de Cieza, empezó el año 1921.
Idem de Regueral a Avilés (Compañía de Carreño), empezó el año 1921.
Idem de Calahorra a Arnedillo, secundario, con garantía de interés, no terminado, en explotación desde Calahorra a Quel, empezó la explotación el año 1922.
Idem de León a Matallana (Compañía de La Robla), estratégico, empezó el año 1923.

FERROCARRILES CON GARANTIA DE INTERES EN EXPLOTACION

SECUNDARIOS

Palencia a Villalón.
Medina de Ríoseco a Villada.
Palma a Sóller.
Villajoyosa a Denia.
Torre del Mar a Periana (sección de Periana a Ventas de Zafarraya).
Alicante a Villajoyosa.
Sádaba a Gallur.
Haro a Ezcaray.
Orusco a Cifuentes (sección de Orusco a Alocén).
Matico a Azbarrén.
Jumilla a Cieza (sección de Jumilla al apeadero de Cieza).
Calahorra a Arnedillo (sección de Calahorra a Quel).

ESTRATEGICOS

Pamplona a Plazaola.
Andoaín a Lasarte.

Medina de Ríoseco a Palanquinos.
San Fernando a Málaga (sección de San Julián a Fuengirola).
Palma a Santañy.

FERROCARRILES EN CONDICIONES DE CADUCIDAD

Ferrocarril de San Julián de Musques a Castro-Urdiales y Traslaviña. Está ya tramitándose el expediente de caducidad.

Idem de Valladolid a Medina de Ríoseco. Está en suspensión de pagos.

ANEJO NUMERO 3

RELACION DE LOS TANTOS POR CIENTO DE REDUCCION QUE HAN DE SUFRIR LOS ANTICIPOS DE PERSONAL ACTUALMENTE OTORGADOS POR EL "ESTADO" A LAS DISTINTAS EMPRESAS FERROVIARIAS, DURANTE EL "REGIMEN PROVISIONAL" QUE SE ESTABLECE POR LA "DISPOSICION TRANSITORIA" DE ESTE "REAL DECRETO"

Caminos de Hierro del Norte de España	50 por 100.
Madrid a Zaragoza y a Alicante	50 por 100.
Madrid a Cáceres y a Portugal y Oeste de España	20 por 100.
Secundarios de Castilla	20 por 100.
Medina del Campo a Salamanca	10 por 100.
Salamanca a la frontera de Portugal	8 por 100.
The West Galicia Railway	20 por 100.
Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada	80 por 100.
Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos	No percibe anticipo.
Metropolitano Alfonso XIII	No percibe anticipo.
Ferrocarril Eléctrico de Guadarrama	No percibe anticipo.
Compañía Madrileña de Urbanización	No percibe anticipo.
Sociedad Azucarera de Madrid	No percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón	50 por 100.
Compañía de Madrid a Villa del Prado y a Almorox	15 por 100.
Villacañas a Quintanar de la Orden	10 por 100.
Argamasilla a Tomelloso	100 por 100.
Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya	No percibe anticipo.
Valdepeñas a Puertollano	5 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces	30 por 100.
Caminos de Hierro (Granada, Baza, Guadix)	100 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España	14 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga	40 por 100.
Málaga a Algeciras y Cádiz	No puede rebajarse el anticipo.
Compañía Gaditana de Minas La Caridad de Aznalcóllar	10 por 100.
Sociedad Minas de Cala	No puede rebajarse el anticipo.
Sociedad Minas Castillo de las Guardas	No puede rebajarse el anticipo.

Compañía del Ferrocarril del Condado	No percibe anticipo.
Compañía Anónima de Buitrón	No percibe anticipo.
Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva	8 por 100.
Compañía Azufre y Cobre de Tharsis a Huelva	No percibe anticipo.
Compañía de Ríotinto	No percibe anticipo.
Lucainena de las Torres a Ensenada Aguas Amargas	No percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón	No percibe anticipo.
Ferrocarril de Soria y Navarra	No puede rebajarse el anticipo.
Compañía de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón	25 por 100.
Sociedad Valenciana de Tranvías	No percibe anticipo.
Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turia	100 por 100.
Alcoy and Gandía Railway and Arabano, Compañía Limited...	25 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de Alicante	20 por 100.
Mazarrón al Puerto	No percibe anticipo.
Sociedad de los Caminos de Hierro de la Sierra de Cartagena...	No percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril de La Carolina y prolongaciones...	No puede rebajarse el anticipo.
Sociedad Anónima de Tranvías de Granada	No percibe anticipo.
The Almería and Alhamilla Railway y Compañía Limited	No percibe anticipo.
The Grest Soulhief Railway y Compañía Limited	10 por 100.
Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y Orense a Vigo	20 por 100.
Ferrocarril de montaña a grandes pendientes	No percibe anticipo.
Sociedad del Funicular (Vallvidriera)	No percibe anticipo.
Sociedad del Tibidabo	No percibe anticipo.
Sociedad Anónima de Funiculares y Ascensores	No percibe anticipo.
Compañía del Ferrocarril de Sarriá	No percibe anticipo.
Olot a Gerona	84,25 por 100.
San Feliú de Guixols a Gerona	100 por 100.
Mollerusa (Sociedad Azucarera del Segre)	No percibe anticipo.
Compañía Reusense de Tranvías	No percibe anticipo.
Flassá a Palamós	100 por 100.
Compañía general de Asfalto y Portland	No percibe anticipo.
Sociedad anónima del Ferrocarril de Cataluña	No percibe anticipo.
Ferrocarriles Catalanes, S. A.	100 por 100.
Manresa a Berga	50 por 100.
Valladolid a Medina de Ríoseco	No puede rebajarse el anticipo.
Mollet a Caldas de Montbuig	20 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza	75 por 100.
Onda al Grao de Castellón	No percibe anticipo.
Alcantarilla a Lorca	50 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla	30 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Sádaba a Gallur	8,50 por 100.
Sociedad Minas y Ferrocarril de Utrillas	50 por 100.
Ferrocarril de Borja a Cortes	40 por 100.
Ferrocarril de Haro a Escaray	10 por 100.
Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía	50 por 100.

Bilbao a Lezama	No puede rebajarse el anticipo.
Amorabieta a Guernica	No puede rebajarse el anticipo.
Ferrocarril de Bilbao a Portugalete	45 por 100.
Bilbao a Begoña	No percibe anticipo.
Funicular Archanda	No percibe anticipo.
Compañía Ferrocarril La Robla a Valmaseda	50 por 100.
Sociedad Industrias y Ferrocarriles (León a Matallana)	No percibe anticipo.
Sociedad Minera de Villaodrid	No percibe anticipo.
Ferrocarriles Vascongados	50 por 100
Compañía Ferrocarril de Triano	No percibe anticipo.
Compañía Ferrocarril Monte Igueldo	No percibe anticipo.
Sociedad Minera Guipuzcoana	25 por 100.
Sociedad Eléctrica "El Irati"	10 por 100.
Compañía del Ferrocarril del Bidasoa	12 por 100.
San Sebastián a la frontera	40 por 100.
San Sebastián a Hernani	25 por 100.
Ferrocarril Cantábrico	90 por 100.
Astillero a Ontaneda	60 por 100.
Santander a Bilbao	100 por 100.
Económicos de Asturias	50 por 100.
Sociedad Vasco-Asturiana	100 por 100.
Ferrocarril de Langreo	100 por 100.
Ferrocarril de Carreño	No percibe anticipo.
Ferrocarril de Mallorca	No percibe anticipo.
Sociedad del Ferrocarril de Sóller	No percibe anticipo.

OBSERVACION.—Los tantos por ciento de reducción del anticipo, correspondientes al ferrocarril y minas de Berga (décimotercera Comisión), Sierra Alhamilla (décimonovena Comisión) y Sestao a Galdames (vigésima Comisión), no se consignan por falta de datos. El Consejo Superior de Ferrocarriles los determinará previa la información necesaria, teniendo efecto las reducciones desde 1 de enero de 1924.

Madrid, 14 de enero de 1924.—El General Ponente, *Antonio Mayandía.*

Anejo núm. 41

PROYECTO DE ORDENACION FERROVIARIA APROBADO POR EL PLENO DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES EN SU SESION DE 15 Y 17 DE OCTUBRE DE 1931. VOTOS PARTICULARES DE LA DELEGACION DE LAS COMPAÑIAS

CAPITULO PRIMERO

INTERVENCION DEL ESTADO EN LA EXPLOTACION DE LOS FERROCARRILES

Artículo 1.° El Estado ejercerá la intervención en las Compañías adheridas al Estatuto de 1924 para garantizar el buen servicio que al usuario del ferrocarril se debe y los derechos del Patrimonio nacional. A estos efectos:

1.° Intervendrá de un modo permanente la contabilidad de las Compañías.

2.° Mantendrá en ellas un delegado que podrá inspeccionar todos los servicios y asistir a los Consejos, con voz y sin voto, pero con derecho a interponer su veto suspensivo a los acuerdos de la Compañía que estime lesivos para los intereses cuya defensa se le encomienda, del que deberá entender el Consejo Superior de Ferrocarriles, dentro de los quince días siguientes al en que haya venido en conocimiento de su interposición. Caso de que no tomara acuerdo el Consejo se entenderá derogado; y

3.° Esta intervención en las Compañías podrá ser hecha por una misma persona para varias de ellas.

Art. 2.° Corresponderá al Consejo Superior la aprobación de las tarifas que propongan las Compañías, siempre que sus precios sean inferiores a los máximos de sus concesiones con los aumentos que hayan alcanzado las tarifas vigentes en esta fecha.

En el caso de exceder de este límite, corresponderá su aprobación al Gobierno, siempre que no se rebasen en más de un 15 por 100 las tarifas máximas de las concesiones.

Si se propusiesen tarifas que excediesen en más del 15 por 100 de las máximas de concesión, el Gobierno podrá aprobarlas dando cuenta a las Cortes.

Las tarifas serán calculadas con arreglo a las normas del artículo 40, habida cuenta la remuneración del capital de la Compañía.

Art. 3.° La aportación del Estado en la comunidad consistirá en la suma de las cantidades satisfechas para la construcción de obras de mejora y material móvil y de cuantas el Gobierno haya invertido en los ferrocarriles con declaración expresa de su inclusión en dichas aportaciones.

A los efectos de la liquidación de cada ejercicio se computará como aportación del Estado la suma de las cantidades a que se refiere el párrafo anterior, satisfechas

hasta el comienzo del ejercicio, aumentándola en una mitad de las invertidas en el curso del mismo.

Art. 4.° Para calcular la aportación de cada Compañía en el momento de su ingreso en el régimen de comunidad se hallará el término medio entre las dos cantidades siguientes:

1.° Valor de inventario que figura en los balances del año anterior a la fecha de ingreso en el régimen, excluyendo de él todo aquello que no sea necesario para la explotación del ferrocarril.

2.° Capitalización al 4 y medio por 100 y perpetua del promedio de los productos netos obtenidos del ferrocarril en los quince años anteriores a la fecha de ingreso. El término medio así hallado representará el valor de establecimiento de la red, restándole el importe del capital obtenido (o sea restado del valor nominal el quebranto de la emisión) por la emisión de obligaciones cuyas series no hubiesen sido amortizadas totalmente antes de la fecha del ingreso y el importe de los débitos con plazo o interés de reintegro al Estado y toda clase de débitos no extinguidos, se obtendrá el valor de aportación. Si esta resta no fuese posible por ser mayor el valor de las cantidades a deducir que el valor de establecimiento, la Empresa se considerará de activo no saneado.

Art. 5.° El reparto de beneficios o pérdidas entre las Empresas y el Estado se hará, en las de activo saneado, a prorrata de las aportaciones respectivas. En las de activo no saneado, el producto neto o la insuficiencia de producto bruto se repartirá a prorrata de la aportación del Estado y del valor de establecimiento de la Empresa, a cuyo cargo quedará la satisfacción de sus cargas financieras.

En caso de pérdida, el Estado satisfará su parte con cargo a los créditos que con este objeto figuren en su presupuesto, y las Compañías, con las reservas afectas a la explotación, y si no dispusiesen de ellas, en la forma que el Gobierno acuerde a propuesta del Consejo Superior, oída la Compañía interesada (1).

6.° Las Empresas podrán ejecutar obras de mejora con sus propios recursos si fuesen autorizadas para ello por el Consejo Superior, a quien corresponderá la inspección de las obras, tanto técnicas como administrativas, así como la comprobación de su contabilidad.

Art. 7.° Las obras que haya de ejecutar el Estado serán acordadas por el Gobierno a propuesta del Consejo Superior, dentro de los créditos del presupuesto general que el Gobierno arbitre para este fin.

El Consejo Superior propondrá al Gobierno anualmente la cuantía de los créditos necesarios para la debida continuidad de las obras.

Art. 8.° Los anticipos hechos a las Compañías con amortización determinada se contarán entre las cargas financieras dentro del orden de preferencia que legalmente les corresponda.

Art. 9.° (No fué aceptada ninguna de las redacciones propuestas (2).

Art. 10. El Consejo Superior propondrá un plan de agrupación de líneas que permita reducir todo lo posible el número de Compañías de ferrocarriles.

---

(1) Sobre este artículo hay voto particular de la Delegación de las Compañías, que se inserta a continuación en este proyecto.

(2) Redacción del Dictamen:

"Los anticipos hechos sin amortización, se devolverán en tantos plazos como años falten para el término de las concesiones."

Redacción propuesta por las Compañías:

"Los anticipos hechos sin amortización determinada, se devolverán en las condiciones que se fijarán en las disposiciones oficiales en que fueron concedidos."

Art. 11. Aprobado este plan por el Gobierno, se invitará a las Compañías que deben reunirse, a su fusión voluntaria, quedando exentas del pago de toda clase de impuestos y arbitrios al Estado, Provincia o Municipio, salvo la tributación sobre utilidades de la riqueza mobiliaria.

Art. 12. El Consejo Superior de Ferrocarriles continuará con la composición que determinan los reales decretos de 16 de agosto y 29 de septiembre de 1930 y decreto del Ministerio de Fomento de 31 de mayo de 1931, y con las atribuciones que explícita e implícitamente le confiere la presente ley.

Art. 13. El Ministerio de Fomento podrá, a propuesta del Consejo Superior, decretar la "Explotación económica" de alguna línea, con el objeto de disminuir al mínimo los gastos de explotación, para lo cual:

a) Se limitará la velocidad del itinerario, con objeto de reducir a lo indispensable los gastos correspondientes.

b) Se llegará al mínimo en la circulación de trenes de viajeros, suprimiéndose los de lujo.

c) Podrá suprimirse alguna de las tres clases de viajeros.

d) Se simplificará en todo lo posible el material fijo y móvil.

e) Se organizará el servicio de modo que se reduzca y, a ser posible, se suprima el servicio de noche.

f) Las disposiciones de carácter general que se dicten para la explotación de los ferrocarriles no serán aplicables a los que estén en explotación económica, a menos que expresamente así se indique.

Art. 14. La Administración de los ferrocarriles españoles podrá establecer despachos centrales en cualquier punto. Estos despachos estarán facultados para hacer los servicios siguientes:

a) Despacho de billetes y facturación de mercancías.

b) Transporte hasta una estación ferroviaria en combinación con los trenes.

Para remuneración de estos servicios se establecerán tarifas especiales, considerando el despacho central como una estación más.

Los transportes hechos por los despachos centrales enlazarán con la estación más conveniente, que podrá no ser la más próxima.

Podrán también establecerse transportes entre dos despachos centrales directamente.

Ninguna Empresa de transportes por carretera podrá alegar derecho de preferencia sobre los despachos centrales ferroviarios.

En las poblaciones importantes podrá implantarse, a propuesta del Consejo Superior, el servicio de mercancías a domicilio.

Redacción del Vocal Sr. Flores de Lemus:
"Los anticipos reintegrables otorgados sin amortización determinada, se reintegrarán en tantas anualidades iguales como años falten para el término de las concesiones, siempre que lo permita el importe del producto líquido obtenido por la Compañía correspondiente. Cuando en algún ejercicio, el referido importe sea inferior a la anualidad de reintegro definida anteriormente solamente se devolverá la parte a que alcance dicho importe y el resto incrementará por partes iguales las anualidades posteriores.

CAPITULO II

REGLAMENTACION DEL PERSONAL FERROVIARIO

Art. 15. La reglamentación del personal de ferrocarriles deberá comprender los puntos siguientes:

a) Régimen de ingresos, donde se regulen las condiciones que han de reunir los futuros agentes en cada caso y los procedimientos de comprobación de su aptitud a que han de ser sometidos.

b) Régimen de trabajo, donde se reglamentará lo relativo a jornadas, licencias, descansos y traslados.

c) Régimen de sanciones, donde se definan las faltas y se especifiquen las correcciones correspondientes.

d) Régimen de retribuciones, donde se fijen los salarios iniciales, los ascensos, formación de escalafones, gastos de viaje, primas y beneficios de todo género.

e) Régimen de asistencia social, donde se reglamentará lo relativo a pensiones de retiro, invalidez, viudedad y orfandad, las asistencias médicas y farmacéuticas y la organización de la enseñanza.

Se reglamentará además el uso por el personal de las viviendas anejas a las líneas, así como las condiciones de estas mismas viviendas.

Art. 16. Las Compañías no podrán acordar su Reglamento de trabajo sin oír a las Asociaciones de su personal legalmente constituídas.

Art. 17. La reglamentación del personal será sometida a la aprobación del Gobierno con informe del Consejo Superior.

CAPITULO III

BASES PARA LA REVERSION ANTICIPADA DE LAS LINEAS

Art. 18. La compensación debida a los concesionarios en caso de reversión anticipada tendrá por base la capitalización al 4,50 por 100 de una anualidad, por tantos años como resten de vida a la concesión, igual al promedio de los productos netos de los cinco años consecutivos elegidos por la Compañía, entre los diez anteriores a la fecha en que la operación se practique, entendiéndose que el producto de que se trata es precisamente el de la explotación ferroviaria de las líneas, con exclusión de todos aquellos bienes que no pasen a poder del Estado. A esta cantidad se añadirá el importe de los aprovisionamientos en la misma fecha, y de ella se deducirá el importe de los débitos de la explotación y el de la participación del Estado, si la hubiese, en la forma siguiente (1).

Art. 19. El valor actual de las anualidades de las obligaciones capitalizadas al mismo tipo de interés que se menciona en el artículo anterior y el de los créditos del Estado, y, en general, cargas de todo género, no amortizadas en el momento del rescate, se deducirá de la cantidad fijada en el artículo anterior. El resultado de esta resta se repartirá entre el Estado y la Compañía a prorrata de sus aportaciones respectivas.

---

(1) Sobre este artículo, el siguiente, número 19, y sobre el 22, hay voto particular de la Delegación de la Compañía, que se figura a continuación de este proyecto.

Segundo párrafo: sin redacción por haber sido rechazada la propuesta del Dictamen y las enmiendas presentadas al mismo.

Art. 20. Si de las operaciones definidas en el artículo anterior resulta efectivamente un saldo a favor de la Compañía, le será entregada en títulos de la Deuda al portador, quedando a cargo del Estado el servicio de obligaciones.

Art. 21. Si, por el contrario, no resultase saldo por ser mayores las cantidades a restar que los productos de que se restan, el Estado no se hará cargo de las obligaciones que quedasen como los demás débitos a cargo de la Compañía, limitándose a entregar a ésta la parte que le corresponda en el reparto, a prorrata del valor del establecimiento de la línea y del capital del Estado, de la suma de la capitalización de los productos y de los aprovisionamientos a que se refiere el artículo 18, sumando a la parte que le corresponda el valor de los fondos en circulación y el saldo de cuenta, sin que sea inferior al que correspondería al caso previsto en el artículo siguiente.

Art. 22. Cuando no exista producto neto, el Gobierno practicará una valoración de las instalaciones, material fijo y móvil y aprovisionamiento por su valor en aquel momento, teniendo en cuenta el demérito por su uso, con aplicación de los plazos de amortización fijados para cada elemento por el Consejo Superior. De esta valoración se restarán las cantidades recibidas por el concesionario en concepto de auxilios, anticipos y subvenciones que no sean a fondo perdido, y el resto será el valor de rescate, que se repartirá a prorrata de las aportaciones.

Los concesionarios podrán optar por que la valoración se haga por tasación pericial.

Art. 23. Cuando no exista producto neto y el Gobierno estime inútil la explotación de la línea, y a petición de la Compañía, se anulará la concesión, permitiéndose al concesionario la enajenación, con intervención del Gobierno, del material fijo y móvil, edificio y terrenos ocupados.

Art. 24. El concesionario atenderá con el producto de la venta:

1.° A la consolidación de los derechos pasivos del personal.

2.° A los débitos pendientes por gastos de explotación de todo género.

3.° A la liquidación de sus cargas financieras y créditos a favor del Estado.

El Estado podrá renunciar en caso de déficit a todo o parte de sus créditos.

Art. 25. Cuando los concesionarios tengan líneas en construcción se continuarán por cuenta del Estado, respetándose los contratos de construcción que hubieran celebrado, excepto en los casos en que se aplique lo dispuesto en el artículo 23.

Art. 26. Cuando se rescaten a la vez varias concesiones se calculará un plazo único para su término, basándose en el producto neto si es posible y, en caso contrario, en la longitud de las líneas.

Art. 27. El Estado tomará a su cargo el cumplimiento de los devengos pasivos de los agentes y conservará la situación activa de los mismos en las condiciones siguientes:

1.ª Los agentes cuya situación esté en desacuerdo con la reglamentación general del personal ferroviario se acoplarán a ella sin menoscabo de sus intereses.

2.ª Los agentes cuyo cargo desaparezca serán utilizados en los cargos más semejantes de la misma o en otra línea.

3.ª No se tomarán en cuenta los nombramientos y ascensos obtenidos con menos de un año de antelación a la fecha en que se acuerde el rescate, salvo los ascensos de escala y reglamentarios.

4.ª Cuando el Estado decida prescindir de los servicios de algunos de los empleados o agentes de la Compañía, serán jubilados con arreglo a los Reglamentos

que de derecho les correspondan. Si no reunieran las condiciones necesarias para ello, se les señalarán, en concepto de indemnización, pensiones vitalicias determinadas por tantos sesentavos de sus respectivos sueldos como años de servicio lleven en las Compañías.

CAPITULO IV

DEL REGIMEN TRANSITORIO DE NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES

Art. 28. A partir de la fecha en que para cada Compañía se disponga la reversión anticipada de sus concesiones, correrá a cargo del Estado la explotación del ferrocarril, y la Compañía concesionaria devengará la compensación correspondiente que habrá de calcularse con arreglo a las normas del capítulo III en un plazo que no excederá de seis meses.

Art. 29. En la misma fecha cesará en las redes rescatadas el régimen establecido en el capítulo I, salvo en lo relativo al régimen de tarifas que continuará en la forma prevista en el capítulo I.

Art. 30. La explotación se regirá por el Consejo Superior, el cual, con el concurso de la Compañía, implantará, con la rapidez posible, el régimen definitivo establecido en el capítulo V.

Una vez establecido este régimen y liquidada la conmpensación del rescate, la Compañía cesará en su actuación, quedando desligada de los compromisos anejos a sus concesiones.

Art. 31. Las operaciones de rescate y de liquidación y disolución de las Compañías quedarán exentas del pago de toda clase de impuestos y arbitrios del Estado, Provincia o Municipio, salvo la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria.

CAPITULO V

DEL REGIMEN NACIONALIZADO DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Art. 32. Todos los ferrocarriles españoles formarán una sola red explotada por un organismo oficial autónomo.

Art. 33. Este organismo se compondrá:

a) De un Consejo Superior que centralizará todo lo concerniente a los servicios comerciales, Contabilidad general, reglamentación del personal y normas generales de explotación.

b) De varias Direcciones, asistidas por Comisiones consultivas, que tendrán a su cargo redes parciales bajo la autoridad del Consejo Superior.

Art. 34. El Consejo Superior propondrá al Gobierno la reforma de su composición para adaptarle al funcionamiento del nuevo régimen.

Las Comisiones consultivas se compondrán de tres Vocales: uno, en representación del Gobierno; otro, de los empleados y obreros de la red, y otro, de las entidades económico-nacionales.

Art. 35. Serán facultades propias del Consejo Superior:

a) La fijación de las tarifas generales.

b) La aprobación de las tarifas especiales que propongan las Direcciones.

c) La fijación de las de su propia iniciativa, oyendo a las Direcciones.

d) La propuesta de distribución de las líneas entre las redes y su modificación.

e) La fijación de las normas de uniformidad del material fijo y móvil, clasificación de gastos, contabilidad, estadística y organización de los servicios.

f) La resolución de las cuestiones que afecten a dos o más Direcciones.

g) La representación de los ferrocarriles españoles ante los Poderes públicos.

h) La confección de la cuenta general de los ferrocarriles y propuestas que de ella se deriven.

i) La vigilancia general de los ferrocarriles, para lo cual estará asistido de los organismos oficiales dedicados a la inspección técnica y administrativa.

j) Todas las cuestiones de índole general que puedan presentarse.

Art. 36. Serán atribuciones y deberes de las Direcciones:

a) La organización y marcha de los servicios dentro de las normas fijadas por el Consejo Superior.

b) La remisión de antecedentes para las resoluciones del Consejo Superior.

c) La libre propuesta de cuantas medidas crean procedentes.

d) La propuesta de las tarifas especiales.

e) La ejecución de las disposiciones del Consejo Superior.

Art. 37. El Gobierno nombrará al Presidente y Vocales del Consejo Superior de la representación del Estado.

Nombrará también a los que representen a los obreros y a las entidades económicas nacionales, los cuales serán elegidos, los primeros por elección directa entre sus compañeros, y los segundos por propuesta en terna.

Art. 38. Serán de nombramiento del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior, los Directores y Vocales de las Comisiones consultivas de las redes parciales, en las mismas condiciones que los análogos del Consejo Superior.

Serán de nombramiento del Consejo Superior, a propuesta de los Directores, los Jefes y Subjefes de los Servicios.

Los demás nombramientos serán hechos por las Direcciones a propuesta de los jefes de los Servicios.

Art. 39. El Consejo Superior formará la primera tarifa general única para todos los ferrocarriles españoles, compuesta de los precios siguientes:

1. Viajeros (por persona y kilómetro).
2. Equipajes (por tonelada y kilómetro).
3. Comestibles frescos (por tonelada y kilómetro).
4. Idem íd. (por vagón y kilómetro).
5. Animales vivos (por cabeza y kilómetro).
6. Idem íd. (por vagón y kilómetro).
7. Metálico y valores (por valor y kilómetro).
8. Transportes fúnebres (por kilómetro).
9. Trenes especiales (por kilómetro).
10. Material motor y móvil sobre sus ruedas (por tonelada y kilómetro).
11. Encargos sin declarar (por tonelada y kilómetro).
12. Mercancías varias (repartidas en ocho clases, según su valor medio, por tonelada y kilómetro.
13. Idem íd. (por vagón y kilómetro).
14. Gastos accesorios.
15. Gastos fijos por expedición.

A estas tarifas acompañará:

a) La definición precisa del contenido de los quince epígrafes que anteceden.

b) La clasificación de las mercancías en las ocho clases que se mencionan.

c) Las condiciones generales con que ha de aplicarse la tarifa.

d) Los plazos de transporte.

Art. 40. La tarifa general se calculará, en cuanto esta operación sea posible, de modo que su producto cubra:

a) Los gastos de explotación.

b) Los derechos pasivos del personal.

c) Las cargas financieras, si las hubiere.

d) El interés que se fije al capital invertido por el Estado.

Art. 41. Esta tarifa general se podrá modificar al cabo de un año y, en lo sucesivo, por períodos de tres años. La rectificación se hará por el Consejo Superior, en vista de los resultados de la explotación y con estudio especial de su repercusión en los Presupuestos nacionales, elevando propuesta razonada que será sometida a la aprobación del Gobierno.

Art. 42. Las tarifas especiales tendrán precios inferiores a los de la tarifa general y llevarán anejas las condiciones de su aplicación y plazo.

Art. 43. La aprobación de las tarifas especiales corresponderá al Consejo Superior; pero el Gobierno podrá por cualquier motivo, imponer una tarifa especial, oído el Consejo Superior.

Art. 44. Para los efectos de la confección y aplicación de las tarifas, se tendrá en cuenta la unidad de la red, desapareciendo el concepto de "tarifa combinada", que sólo se conservará en las tarifas internacionales.

Art. 45. Las obras de mejora que sean necesarias en la red nacional serán objeto de un plan anual, que se redactará en el primer semestre del año anterior por el Consejo Superior, con los datos y propuesta de las Direcciones de las redes parciales.

Art. 46. Redactado el plan y aprobado por el Consejo en pleno, se estudiará, durante el segundo semestre, el plan financiero para su ejecución, que se elevará al Ministerio de Fomento.

Art. 47. Se aplicarán a la ejecución del plan:

a) Los recursos sobrantes de la explotación de la red en su conjunto.

b) La subvención que el Estado acuerde se incluya en sus Presupuestos generales, como consecuencia del plan financiero formulado por el Consejo Superior.

Art. 48. Los empleados y obreros permanentes de los ferrocarriles gozarán de las prerrogativas de los empleados públicos.

Los empleados y obreros eventuales se regirán por la legislación general.

Art. 49. El Consejo Superior someterá a la aprobación del Gobierno un Reglamento general único para el personal de los ferrocarriles nacionales, con arreglo a las bases del capítulo II.

Art. 50. Las líneas que deban construirse formarán un plan que confeccionará el Consejo Superior, sometiéndolo a la aprobación del Gobierno.

El Gobierno podrá promover la construcción de las líneas incluídas en el plan con las partidas que se incluyan en los Presupuestos generales. Estas construcciones se harán con sujeción a la legislación de Obras públicas, bajo la dirección e inspección del Consejo Superior.

Art. 51. Los ferrocarriles de las islas del territorio español formarán una red independiente en cada isla, cualquiera que sea su extensión.

CAPITULO VI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

No será aplicable esta ley:

a) A los ferrocarriles de las zonas de dominio o protectorado español.

b) A los ferrocarriles anejos a otra industria, aunque hagan servicio público.

VOTO PARTICULAR DE LA DELEGACION DE LAS COMPAÑIAS SOBRE LAS FORMAS DE REPARTO DE BENEFICIOS PREVISTA EN EL ARTICULO 12 (1) DEL PROYECTO DE REGIMEN FERROVIARIO

La Delegación de las Compañías ferroviarias en el Consejo Superior de Ferrocarriles tiene la honra de formular el voto particular anunciado por el Presidente de la misma en las sesiones celebradas por dicho Consejo el día 17 del corriente mes, contra la redacción y tendencias del artículo 12 del capítulo I del proyecto de ley de Ordenación ferroviaria, sometido al examen y deliberación del expresado Consejo por el Presidente del mismo.

El referido artículo 12 prescribe que "el reparto de beneficios o pérdidas entre las Empresas y el Estado se hará en las de activo saneado a prorrata de las aportaciones respectivas".

En la votación recaída respecto a este artículo hubo empate, decidido por el voto del Presidente del Consejo, habiéndose mantenido por la Delegación de las Compañías en el mismo la propuesta de que el reparto de beneficios o pérdidas de las explotaciones ferroviarias en cada ejercicio se acomodará a los preceptos de la Base 12 del Estatuto ferroviario sancionado por el Real decreto de 12 de julio de 1924.

Prescribe la expresada Base respecto a este particular, y por lo que afecta a las Empresas de activo saneado, que el reparto de beneficios se efectuará con arreglo a diversas normas, por la primera de las cuales se otorga al concesionario una preferencia en la percepción de dichos beneficios, regulada por el 3 por 100 del capital desembolsado en acciones, preferencia limitada, como máximo, a los dos tercios de lo que se le hubiera computado a aquél en el cálculo de la tarifa.

Las demás normas de la citada Base 12 tienden a basar esencialmente dicho reparto en el prorrateo de las aportaciones respectivas, prorrateo al que se acomodaría estrictamente aquél, si los beneficios obtenidos igualaran o rebasaran los rendimientos asignados a los referidos capitales en el cálculo o fijación de las tarifas.

Así, pues, la preferencia antes indicada que se hace desaparecer totalmente en el texto del artículo 12 sólo habría de tener efectividad, según el Estatuto de 1924, en el caso de ser los beneficios obtenidos inferiores a los rendimientos que para los capitales del Estado y del concesionario deben computarse en el cálculo de las tarifas.

Estos déficits o insuficiencias han de dimanar forzosamente de la obtención en las explotaciones ferroviarias, de ingresos inferiores a los precios para cubrir sus gastos, con inclusión de las pensiones de retiro, sus cargas financieras y las oportunas remuneraciones de los capitales, tanto del Estado como de las Empresas, debiéndose forzosamente estas aminoraciones de ingresos, bien sea a reducciones en el volumen

(1) El artículo 12 del Proyecto sometido al Pleno es el artículo 5.° del Proyecto aprobado, antes inserto.

de tráfico en que se haya basado el expresado cálculo, bien sea a la adopción de tarifas insuficientes por la cuantía de las percepciones anejas a la aplicación de las mismas.

Las reducciones de tráfico, bastante considerables para producir los efectos citados, obedecen y han de obedecer siempre a causas totalmente ajenas a la voluntad y a la gestión de las Compañías y debidas a circunstancias de carácter general, en las que influyen grandemente muchas veces los actos del Gobierno, y es natural, lógico y justo, que se preserve en parte a las Empresas de las consecuencias de tales crisis, otorgándose a las mismas, a modo de equitativa y parcial compensación, la preferencia indicada.

Si, por el contrario, obedeciera la insuficiencia de los beneficios a la adopción acordada o impuesta por el Gobierno de tarifas harto bajas, natural, lógico y justo ha de estimarse también otorgar esta ligera compensación a las Compañías perjudicadas por decisiones del Gobierno, que nada de hipotéticas tienen, puesto que han prevalecido desde 1926 por la resistencia tenaz que todos los Gobiernos han opuesto a cuanto implique la menor elevación en las tarifas ferroviarias, manifiesta y evidentemente bajas para saldar con los productos de las mismas los gastos y cargas de capital de las explotaciones de esta clase.

En méritos de lo expuesto, estima la Delegación de las Compañías de ferrocarriles en el Consejo Superior de este nombre que el reparto entre las Empresas y el Gobierno de los beneficios que anualmente se obtengan en las explotaciones de los ferrocarriles adheridos al Estatuto de 1924, debe efectuarse con estricta sujeción a las normas consignadas en el apartado 1.º de la Base 12 del citado Estatuto, siempre que se trate de Compañías de activo saneado.

Madrid, 19 de octubre de 1931.—Por la Delegación de las Compañías, el Presidente, *Félix Boix*.

VOTO PARTICULAR DE LA DELEGACION DE LAS COMPAÑIAS AL CONTENIDO DE LOS ARTICULOS 26, 27 Y 30 (1) DEL PROYECTO DE NUEVO REGIMEN FERROVIARIO

Los vocales del Consejo Superior de Ferrocarriles, que ostentan en el mismo la representación de las Compañías ferroviarias, se creen en el deber de formular este voto particular al segundo párrafo del artículo 28 del capítulo III del proyecto de ley de Ordenación ferroviaria, propuesto por la Comisión creada por el Decreto de 30 de mayo último, para estudiar y proponer las modificaciones de que habría de ser objeto el Estatuto establecido por el Real decreto de 12 de julio de 1924, para el régimen de las explotaciones de esta clase, artículo referente al rescate de las concesiones de ferrocarriles.

Dispone el artículo 26, capítulo III del expresado proyecto de ley, que las anualidades de rescate que habrían de abonarse a los concesionarios, durante el plazo que media entre la fecha de aquél y la reversión legal de las líneas, se regularán por los productos netos de las mismas en determinado período, "entendiéndose que el producto de que se trata es precisamente el de la explotación ferroviaria de las líneas, con exclusión de todos aquellos bienes que no pasen a poder del Estado".

---

(1) Estos artículos del Proyecto sometido al Pleno son los 18, 19 y 22 del Proyecto aprobado, antes inserto.

Nada tendríamos que objetar a dicha exclusión, por estimarla plenamente justificada, si, ateniéndose al texto transcrito de dicho artículo, se limitara aquélla a los productos o rendimiento del patrimonio privado de las Compañías que han de quedar apartados del rescate, siguiendo en poder de estas últimas, a las que continuaría correspondiendo la posesión y disfrute de los referidos bienes; pero es el caso que en el segundo párrafo del artículo siguiente, o sea el 27, así como en el artículo 30, relativo al rescate por evaluación de las instalaciones, se consigna el propósito de descontar, del valor correspondiente a las Compañías, las sumas percibidas del Estado a virtud de la Real orden de 23 de marzo de 1920 y disposiciones complementarias, para atender con ellas los mayores gastos ocasionados por los cuantiosos aumentos de sueldos y salarios del personal, consentidos y otorgados por las primeras, e impuestos por el segundo, para solucionar la huelga general de ferrocarriles que en aquella fecha estalló, a causa de las insistentes demandas de dichos aumentos, formuladas por los agentes y obreros ferroviarios, aumentos que no podían conceder las Compañías sin acrecentar sus ingresos con los necesarios recargos de sus tarifas, a los que el Estado no quiso acceder por entender que la medida no era conveniente al interés general.

Estas sumas, designadas con el calificativo de "anticipos de personal", fueron adelantadas por el Estado a las Compañías para las atenciones del mes de abril de 1920, tan sólo, a virtud de la Real orden antes citada, haciéndose extensivo los citados abonos a los meses sucesivos, por la Real orden de 29 de abril del propio año, "hasta que recaiga una resolución definitiva acerca del problema (ferroviario) en todos sus aspectos", como dice textualmente el preámbulo de dicha Real orden.

En otra Real orden de 10 de abril de 1921 se dispone la incorporación de los aumentos de sueldos satisfechos con los referidos anticipos a los que regulan los derechos pasivos del personal ferroviario, dándose así carácter definitivamente estable a dichos aumentos de sueldos y a los anticipos, cuya concesión habían motivado, "en atención a que la solución completa del problema ferroviario, para el establecimiento de un nuevo régimen de los ferrocariles españoles, no ha podido ser sometido todavía a las Cortes".

Corroborando las manifestaciones que acaban de exponerse, dícese en el preámbulo de la Real orden de 23 de marzo de 1920, al otorgar los anticipos en cuestión, que "las perturbaciones económicas originadas por el trastorno mundial de los últimos años, han impuesto la necesidad inexcusable de mejorar las remuneraciones de todos los que viven de sueldos y salarios y han creado dificultades graves a las Empresas, que no cuentan con medios económicos suficientes para hacer efectivas dichas elevaciones, ni tienen expedito el camino de aumentar en análoga proporción sus ingresos, contándose entre éstas, y de un modo especial, por la magnitud de dichas dificultades y por la trascendencia del servicio que tienen encomendado, las Empresas concesionarias de ferrocarriles", a las que debían hacerse extensivos por las expresadas causas los auxilios establecidos por la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1926, a pesar de no preverse en ella "nominalmente el caso de necesitarse *indemnización* o incautación para asegurar el tráfico ferroviario", no cabiéndole al Gobierno la posibilidad de "inhibirse, ni demorar una medida provisional que no prejuzgue, ni menos impida, la solución que las Cortes estimen más adecuada para un problema cuya realidad nadie ha puesto en duda".

Con fecha 8 de agosto de 1926 se publicó un Real decreto que, basándose en el hecho de no haberse procedido a la reforma de las tarifas ferroviarias, prescrita por el Estatuto de este nombre, sancionado por el Real decreto de 12 de julio de 1924, declaraba que "al privar a las Compañías de los rendimientos que en esta forma les

concedía el Estatuto, hay que buscar los medios de evitar que las consiguientes perturbaciones en su situación económica se reflejasen sobre las explotaciones y por tanto sobre los servicios en perjuicio del público"; de ahí la necesidad, sigue diciendo el preámbulo del citado Real decreto, de que, "conservando exactamente la tarificación actual y suprimiendo los anticipos para haberes y mejoras del personal, *que constituía en realidad una subvención fija*", fueran sustituídos dichos anticipos "por auxilios de la Caja Ferroviaria, reducidos a la cantidad estrictamente indispensable para respetar la situación económica alcanzada por cada Compañía en el trienio 1923-1925", auxilios que "han de ser reintegrados a medida que se vaya normalizando la situación de las Empresas y tienen el carácter de una *compensación*, que no se abonará sino en los casos en que resulte efectiva la insuficiencia de ingresos o de productos brutos", "contrayéndose exclusivamente dichos auxilios a un período de dos años y medio, durante el cual se calcula que se habrá llegado a la normalidad económica en la mayor parte de red adherida al nuevo régimen, por el solo efecto del desarrollo de su tráfico".

La limitada vigencia del Real decreto de 8 de agosto de 1926 al citado año y a los dos siguientes, suprimiéndose en absoluto, a partir de 1 de enero de 1929, los auxilios referidos y las esperanzas que el citado Real decreto cifraba en el desarrollo creciente del tráfico ferroviario han resultado fallidas, como lo demuestra el hecho de que en Orden de fecha 30 de julio último, dirigida al Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles por el director general de este ramo, se dice que "la situación económica por que atraviesan algunas Compañías de ferrocarriles ha sido causa de que se piense en la necesidad de adoptar determinadas medidas para que no sea alterado el equilibrio económico de las mismas, que con la baja de productos y las reclamaciones de obreros han llevado a algunas de las Compañías al abandono de la explotación y a otras al anuncio de verificarlo así".

Clarísimas resultan las declaraciones de los textos legales transcritos para dar a los anticipos de personal y a los auxilios de igual clase el carácter de verdaderas compensaciones o *indemnizaciones* que habían de percibir las Empresas ferroviarias por las demoras en que el Gobierno y Parlamento han venido incurriendo, para resolver definitivamente el problema de dejar expedito para aquéllas el camino de aumentar sus ingresos, o sean sus tarifas de precepción en la proporción precisa para poder atender a los incrementos de sus gastos, tarifas limitadas entonces y ahora por disposiciones legales, cuya reforma incumbe al Parlamento, sancionándose con independencia de aquél dicha reforma en el Estatuto establecido por el Real decreto de 12 de julio de 1924, cuyas disposiciones sobre este particular han sido hasta la fecha incumplidas.

Eran, pues, inexcusables los aumentos de sueldos y salarios de personal desde 1920; no podían satisfacerlos las Compañías sin reforzar sus ingresos, elevando para ello sus tarifas; no quiso el Gobierno autorizar esta elevación por razones relacionadas con el interés general y otras causas que fuera ocioso discutir y comentar aquí; y cuando es tan clara y patente la culpa (totalmente ajena a la voluntad de las Compañías) de la indefinida prolongación de un estado de cosas, reñido en absoluto con la realidad de hechos bien evidentes y causantes de perjuicios de gran monta para las Compañías, se pretende perpetuar, agravándolos, los males de las mismas, reduciendo las anualidades de rescate reguladas por los productos netos de las explotaciones, productos de que se trata de detraer los anticipos y auxilios del personal, satisfechos con el carácter de *cargas de justicia*, como *compensación* o *indemnización* del quebranto sufrido a causa de la imposibilidad legal de aplicar tarifas acomodadas a la cuantía de los gastos, tarifas que, de haber sido autorizadas por el Gobierno en

tiempo oportuno, habrían acrecentado los productos brutos y netos de las explotaciones ferroviarias en cantidad igual, cuando menos, a los importes de los anticipos y auxilios que se quieren descontar.

Contra este propósito, a todas luces injustificado e injusto, han de protestar los abajo firmantes, formulando este voto particular, que hacen extensivo al artículo 16 (1) del capítulo I del propio "proyecto de ley", cuyo texto establece que la devolución de los anticipos y auxilios de personal "se hará sin interés y en tantos plazos como años quedan de vida a la concesión", cuando al otorgarse dichos anticipos y auxilios por la Real orden ya citada de 23 de marzo de 1920 y el Real decreto de 8 de agosto de 1926, se dispuso por la primera "que el reintegro de la cantidad anticipada se verificará con el exceso de productos líquidos posteriores que obtengan las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913", y por el segundo, con el exceso de los referidos productos líquidos futuros, sobre el promedio de los obtenidos en el trienio 1923-1925.

Bien claras y explícitas son las condiciones establecidas por las disposiciones legales citadas para la devolución de los auxilios y anticipos referidos, sin que exista, ni sea posible alegar, razón alguna para alterarlas o derogarlas en perjuicio de las Compañías, pues la de que nunca podrán obtener éstas productos líquidos superiores a los de 1913, o del pomedio del trienio 1923-1925, dimana precisamente de las dificultades y entorpecimientos insistentemente opuestos por todos los Gobiernos a la elevación de tarifas, para acomodar los ingresos de las Compañías a los considerables aumentos de gastos ocasionados por las perturbaciones económicas de carácter mundial, imputables a la última guerra. Oponer tenaz resistencia a toda elevación de tarifas que permita equilibrar económicamente las explotaciones futuras, para exigir después la devolución de anticipos o auxilios establecidos e impuestos por la propia causa, en forma mucho más dura e injustificada que la establecida al conceder dichos anticipos y auxilios, constituiría un verdadreo abuso de poder, contra el cual han de protestar enérgicamente las Compañías.

Sintetizando las consideraciones expuestas, formulan los abajo firmantes las conclusiones siguientes de este voto particular:

1.ª A los efectos de los artículos 26 al 27 y 30 del capítulo III del "Proyecto de ley" antes citado, se entenderá, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado segundo de la Base novena del Estatuto ferroviario de 1924, que habrán de considerarse como productos de la explotación ferroviaria de las líneas cuyo rescate se acometa las sumas anualmente anticipadas a las Empresas concesionarias, a virtud de las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920, 10 de abril de 1921 y del Real decreto de 8 de agosto de 1926.

2.ª De acuerdo con los preceptos de las disposiciones que acaban de citarse, se modificará la redacción del artículo 16 del capítulo I, del propio Proyecto de ley, en términos que establezcan la devolución o reintegro de las referidas sumas, aplicando a este fin los excesos de los productos líquidos de los ejercicios futuros sobre los del año 1913, o del trienio 1923-1925, computados estos últimos en la forma detallada en la conclusión anterior, reduciendo en lo preciso el importe de las cantidades que por el concepto de rescate habrían de satisfacerse por el Estado a los concesionarios, con arreglo a los artículos 26, 27 y 28 del capítulo III del propio Proyecto, en el caso de que las anualidades equivalentes a productos líquidos rebasen los obtenidos en 1913 ó en el trienio 1923-1925.

Madrid, 19 de octubre de 1931.—Por la Delegación de las Compañías: El Presidente, *Félix Boix.*

(1) Artículo 9.° del proyecto aprobado por el Pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Anejo núm. 42

INSTANCIA ELEVADA POR LA BANCA AL DIRECTORIO MILITAR, EN RELACION CON EL REGIMEN FERROVIARIO

Excelentísimo señor: Las representaciones de los Bancos de Madrid, Barcelona y Bilbao que suscriben la presente solicitud, tuvieron hace poco más de un mes el honor y la satisfacción de ofrecer a V. E. una patriótica y desinteresada colaboración para la muy importante labor de reconstitución nacional, que pesa sobre el Directorio de su digna presidencia, creyendo haber cumplido los anhelos en que se hallan inspirados, bien cuando ha tenido necesidad el Tesoro público de apelar al crédito, bien cuando se ha requerido su intervención para cumplir compromisos internacionales de orden económico.

Continuando en esos mismos propósitos, acuden de nuevo a V. E. para llamar, con el mayor respeto, su atención hacia el aspecto financiero del problema ferroviario, del que ya hicieron indicaciones en el anterior escrito, sentando el principio de que era indispensable consolidar el crédito de las Compañías, dotándolas de vida propia, para que pudieran desenvolverse normalmente, mejorando todos los servicios y completando las líneas que se consideraran precisas para satisfacción de las necesidades públicas.

Según referencias que hasta los suscritos llegan, la Ponencia de ferrocarriles del Directorio estima preferible tender a una estatificación más o menos declarada, pero real y positiva, por la que no sólo habrán de mediatizarse los derechos del accionista en cuanto a la administración de su capital, lo que no ha de traducirse en aseguramiento del crédito, sino que, tomando el Estado a su cargo la aportación de los fondos necesarios para la mejora y ampliación de las líneas, se coloca en la necesidad de aumentar las emisiones de deuda con grave peligro para el crédito del propio Estado y con las gravísimas repercusiones que el uso inmoderado de esto ha de tener en la economía nacional.

La estatificación de los ferrocarriles, previo el rescate por el Estado, podrían lamentarla los firmantes en su cualidad de ciudadanos, porque la experiencia enseña que aun en países más acostumbrados a una buena y ordenada administración, los resultados de la explotación por la comunidad han sido desastrosos; pero como representantes de la Banca ninguna objeción podrían hacer al ejercicio del derecho del Estado de adquirir las líneas, mediante el pago de su importe.

Lo lamentable y lo que consideran los que tienen el honor de elevar respetuosamente a V. E. el presente escrito, un error de graves consecuencias, es anular el crédito de las Compañías, en lugar de consolidarle y fortalecerle, y sustituirle por el crédito del Estado, obligando a éste, sin consideración al déficit importante con que se vienen liquidando los presupuestos y a la existencia de una crecida deuda flotante a que abra a caño libre el chorro de las emisiones, para atender a la mejora y ampliación de las actuales líneas; y todo esto malo intrínsecamente, cercenando

los sagrados derechos de los accionistas de las Empresas, para la administración de las mismas, en los términos establecidos por la ley.

Ello habría de afectar tan intensamente al crédito público, que sería de temer la imposibilidad de poder llevarlo a cabo, resultando que en lugar de resolver el problema ferroviario por el procedimiento sencillo, natural, legítimo y usado en todas partes de que el ferrocarril se baste a sí mismo, se impongan al Estado insoportables cargas, que no podrá cumplir, con gravísimo detrimento de rama tan importante como la de los transportes, que de tal modo afecta a toda la vida de la nación.

Análogas consideraciones son aplicables al régimen transitorio, que deberá establecerse mientras se llega al que en definitiva prevalezca para sustituir desde luego los actuales anticipos, cuya conveniente supresión parece inmediata y decidida.

Preciso es que mientras el nuevo régimen se implante, no se prive a las Compañías de los recursos necesarios para satisfacer todas sus necesidades, incluyendo entre éstas la debida remuneración de los capitales empleados, pues de otro modo se produciría la inmediata ruina de su crédito con desastrosas consecuencias, entre las cuales no sería la menor la depreciación general de los valores ferroviarios, importantes 5.000 millones de pesetas, que habría de arrastrar a todos los demás títulos que se negocian en nuestras Bolsas, y aquella depreciación colocaría a la Banca en postura difícil, pues obrando con miras patrióticas ha procurado encauzar el ahorro nacional hacia la inversión en valores de interés público, como son los ferroviarios, repatriados gran parte, y la haría perder entre su clientela aquella autoridad y confianza que al Estado en primer término conviene en estos momentos que se conserve.

Ante este peligro, los firmantes se consideran en el deber imprescindible de llamar respetuosamente la atención de V. E., reiterándole una vez más los deseos que los animan de cooperar con V. E. a la mejor y más práctica solución de éste y de los demás problemas nacionales de orden económico y financiero.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 17 de diciembre de 1923.—Por el Banco Arnús Garí, *Gamazo*.—Banco Central, *Gaitanes*.—Banco de Vizcaya, *Ocharán*.—Banco de Bilbao, *Figueras*.—Banco Urquijo, *E. Urquijo*.—Banco Español de Crédito, *Cortina*.—Banco Sainz, *J. Sainz*.—Banco Hispano Americano, *Cifuentes*.

Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar.

COMPARACION DE LAS TARIFAS MEDIAS DE LAS COMPAÑIAS DE FERROCARRILES EN DISTINTOS PAISES

AÑO 1930

Datos de la "Statistique internationale des chemins de fer (U. I. C.)"

COMPAÑÍAS	Monedas	Producto por viajero kilómetro		Producto por tonelada kilómetro	
		En moneda de origen	En pesetas oro	En moneda de origen	En pesetas oro
España:					
Caminos de Hierro del Norte de España	Pesetas	0,055	0,033	0,119	0,071
Madrid a Zaragoza y a Alicante	Id.	0,055	0,033	(1) 0,108	0,065
Francia:					
Alsace-Lorraine	Fcs. fcses.	0,089	0,018	(1) 0,208	0,042
Est	Id.	0,100	0,020	0,216	0,044
Etat	Id.	0,097	0,020	0,411	0,083
Midi	Id.	0,128	0,026	0,340	0,069
Nord	Id.	0,110	0,022	0,223	0,045
Paris à Lyon et à la Mediterranée	Id.	0,131	0,026	0,287	0.058
Paris à Orleans	Id.	0,117	0,024	0,280	0,057
Inglaterra:					
Great Western Railway	Libra	0,482 (2)	0,050	(2) 0,819	0,086
London Middland & Scottisle Ry	Id.	0,418 (2)	0,044	(2) 0,881	0,092
London & North Eastern Rail Railway	Id.	0,435 (2)	0,046	(2) 0,852	0,089
Southern Railway	Id.	0,474 (2)	0,050	(2) 1,131	0,118

(1) Pequeña velocidad solamente. Para M. Z. A. este producto, según su Memoria, es de 0,10124 pesetas.

(2) En "pence".

Los cálculos están efectuados por reducción de todos los productos expresados en monedas de origen a pesetas, al cambio medio de 1930; y a los precios así convertidos en pesetas papel se les ha hallado su equivalencia en pesetas oro a base de la cotización media del dólar en 1930 y la paridad intrínseca de 5,18 pesetas por dólar.

COMPAÑÍAS	Monedas	Producto por viajero kilómetro		Producto por tonelada kilómetro	
		En moneda de origen	En pesetas oro	En moneda de origen	En pesetas oro
Otras naciones:					
Alemania.—Compañía de los Ferrocarriles Alemanes......	Reichmark	0,030	0,041	0,050	0,068
Austria.—Ferrocarriles federales..................................	Schilling...	0,061	0,044	—	—
Bélgica.—Sociedad Nacional de los Ferrocarriles belgas......	Fco. belga.	0,147	0,022	(1) 0,297	0,043
Dinamarca.—Ferrocarriles del Estado...........................	Cna. danesa	0,045	0,062	0,083	0,115
Holanda. — Ferrocarriles neerlandeses	Florín.......	0,023	0,048	—	—
Italia. — Ferrocarriles del Estado................................	Lira.........	0,196	0,057	0,226	0,066
Portugal. — Compañía de los Ferrocarriles portugueses...	Escudo......	0,167	0,038	0,315	0,072
Suecia. — Ferrocarriles del Estado................................	Cna. sueca.	0,045	0,062	0,042	0,058
Suiza.—Ferrocarriles federales suizos..............................	Fco. suizo.	0,053	0,055	0,107	0,112

(1) Pequeña velocidad solamente. Para M. Z. A. este producto, según su Memoria, es de 0,10124.

ÍNDICE

ÍNDICE

REPRODUCCION DE LOS DOCUMENTOS Y DISPOSICIONES DE GOBIERNO MAS INTERESANTES EN RELACION CON EL PROBLEMA